

Ноябрь 1961

За рулём

№ 11

За рулём

11

Ноябрь 1961. Год издания 19-й

ЕЖЕМЕСЯЧНЫЙ НАУЧНО-ПОПУЛЯРНЫЙ

ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО



На первой странице обложки: панорама строительства Воткинской ГЭС.

Фото А. Золотарева.



Коллектив Белорусского автомобильного завода, сказал в своей речи на XXII съезде КПСС первый секретарь ЦК Коммунистической партии Белоруссии тов. К. Г. Мазуров, к XXII съезду партии закончил разработку конструкции и изготовил опытный образец нового 27-тонного автомобиля-самосвала «БелАЗ-540», который по своим характеристикам превосходит лучшие образцы автомобилей этого класса, изготовляемых в Соединенных Штатах Америки. Особенностью конструкции этого автомобиля является то, что на его базе может быть создано целое семейство гигантов-самосвалов грузоподъемностью от 27 до 65 и более тонн, крайне необходимых для горнорудной промышленности.

На снимке: самосвал «БелАЗ-540».

Фото П. Новаторова (Фотохроника ТАСС).



Хороший трудовой подарок сделали строители москвичам. Накануне XXII съезда КПСС был введен в эксплуатацию транспортный туннель протяженностью 660 метров. Это — самый длинный туннель столицы. Он соединил Ленинградский проспект с реконструированной скоростной магистралью Москва — аэропорт Шереметьево и разгрузил один из самых напряженных транспортных участков — развилку Ленинградского и Волоколамского шоссе.

На снимке: въезд в туннель со стороны Ленинградского проспекта.

Фото А. Золотарева.

За нашу Советскую Родину!

СПОРТИВНЫЙ ЖУРНАЛ.

СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

ВОЛНУЮЩИЕ ИТОГИ, ЯСНЫЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

С чувством необыкновенной радости и высокой гордости за свою Родину, за ее успехи в хозяйственном и культурном строительстве встречает советский народ 44-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции.

Только что закончил свою работу XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. В его решениях, в докладах и выступлениях делегатов дана картина грандиозных дел, совершенных и осуществляемых нашим народом под руководством ленинской партии, раскрыты величественные перспективы построения коммунизма.

Тот факт, что в канун праздника Великого Октября советский народ получил принятую съездом новую Программу, ярко освещающую путь борьбы за коммунизм, является еще одним убедительнейшим доказательством бессмертия идей Октябрьской революции.

44 года назад Россия находилась на грани национальной катастрофы. Отставшая в развитии от других стран, она считалась страной кувалды и тачки, сохи и прялки, соломы, лучины и лыка. Россия была оборудована машинами в десять раз хуже, чем США. Она испытывала острую нехватку металла. Война еще больше подорвала ее экономику.

Один из лидеров меньшевиков заявил тогда, что у нас нет партии, которая могла бы в столь трудный момент взять на себя ответственность за судьбу страны. Но он жестоко ошибся. «Есть такая партия!» — заявил вождь пролетарской революции Владимир Ильич Ленин от имени партии большевиков.

Партия коммунистов смело и уверенно взялась за преобразование России на основах социализма. Революция пробудила величайшую творческую энергию масс. За короткий исторический срок наша страна превратилась в могучую социалистическую державу. Ныне Советский Союз — страна передовой техники. В 1961 году наша машиностроительная и металлообрабатывающая промышленность выпустила продукции в 350 раз больше, чем в 1913 году.

Партия коммунистов претворила в жизнь вековые чаяния народных масс. Уничтожены все виды угнетения человека человеком. Ликвидированы эксплуататорские классы. Рабочий класс стал руководящей силой общества. Крестьянство перешло на социалистический путь развития хозяйства. Сложилось социалистическое единство всего советского народа.

Особенно высоких результатов в своем развитии добилась наша страна за годы после XX съезда КПСС. За шесть лет выпуск промышленной продукции увеличился почти на 80%. Большими достижениями отмечено развитие сельского хозяйства. Освоены 41,8 миллиона гектаров целинных земель. В 1956 — 1960 годах произведено в среднем за год зерна на 42% больше, чем в предыдущие годы.

Успешное развитие экономики самым благоприятным образом отразилось на повышении жизненного уровня советских людей. Мы вправе гордиться тем, что советское общество стало самым образованным обществом в мире, а советская наука заняла передовые позиции в важнейших областях знаний. Как бы венцом замечательных побед нашего народа являются триумфальные полеты советских людей в космос.

Советский Союз значительно превосходит США по темпам развития производства, а в последние годы стал обгонять и по абсолютному приросту многих важнейших видов продукции. В настоящее время СССР уже опередил США по объему добычи железной руды и угля, производству сборного железобетона, магистральных тепловозов и электровозов, шерстяных тканей, сахара, животного масла, рыбы и некоторых других продуктов и изделий. Скоро мы выйдем на первое место в мире и по производству продукции на душу населения.

Последние три года советский народ успешно трудится над воплощением в жизнь семилетнего плана развития народного хозяйства. За этот срок намечалось достигнуть среднегодового прироста промышленной продукции на 8,3%. Фактически он составит 10%, на 19 млрд. руб. больше, чем намечалось.

Плечом к плечу со всем советским народом трудятся советские автомобилестроители. В честь XXII съезда КПСС 1200 сверхплановых автомобилей выпустил Московский завод малолитражных автомобилей. Коллектив Белорусского автомобильного завода закончил разработку конструкции и изготовил опытный образец 27-тонного самосвала «БелАЗ-540». На базе этого автомобиля может быть создано целое семейство гигантских самосвалов грузоподъемностью до 65 т и более.

XXII съезд КПСС отметил славные дела работников транспорта. В результате технической реконструкции, проведенной за последние шесть лет, грузооборот всех видов транспорта возрос на 72%. При этом перевозки грузов автомобилями общего пользования возросли в 6 раз.

Успехи в области хозяйственного строительства, в развитии науки и техники позволили значительно повысить оборонную мощь нашей Родины.

Нельзя не подчеркнуть, что в адрес работников автомобильной промышленности с трибуны XXII съезда партии был брошен суровый, но справедливый упрек. Отмечена медлительность в разработке и внедрении в производство новой техники. В отчете ЦК КПСС говорится, что Московский автомобильный завод имени Лихачева выпускает грузовые автомобили, поставленные на производство 14 лет назад, а конструкция нового автомобиля здесь разрабатывается 6 лет.

Совершенно ясно, что рутина, застой чужды самой природе социалистического производства — динамического, революционного, всегда устремленного вперед. Работники автомобильной промышленности безусловно сделают правильные выводы из критики и примут все меры к тому, чтобы обеспечивать народное хозяйство современной и во всех отношениях совершенной техникой.

Новую славную годовщину Октябрьской революции наш народ встречает не только окрыленным достигнутыми успехами, он увлечен также ясной перспективой, раскрытой партией в ее третьей Программе.

«Программы КПСС, — с гордостью говорил на съезде товарищ Н. С. Хрущев, — можно сравнить с трехступенчатой ракетой. Первая ступень вырвала нашу страну из капиталистического мира, вторая — подняла ее к социализму, а третья — призвана вывести на орбиту коммунизма. Это замечательная ракета, товарищи. Она движется по точному курсу, проложенному гениальным Лениным, нашей революционной теорией, ее питает самая великая энергия — энергия строителей коммунизма».

Третья Программа партии представляет собой полное воплощение в жизнь лозунга: «Все во имя человека, для блага человека». Первостепенное место в ней занимают вопросы дальнейшего повышения материального благосостояния и культуры народа, расцвета человеческой личности. И это глубоко закономерно. Ведь большевики подняли в октябре 1917 года знамя революции для того, чтобы сделать жизнь трудового народа радостной и счастливой.

В течение ближайших 20 лет в Советском Союзе будет создана материально-техническая база коммунизма и в основном построено коммунистическое общество. Чтобы представить себе грандиозность этой задачи, достаточно сказать, что за этот период валовой общественный продукт должен быть увеличен примерно в 5 раз, выпуск продукции промышленности — не менее чем в 6 раз, сельского хозяйства — примерно в 3,5 раза.

Важнейшим средством осуществления этих смелых замыслов будет борьба за широкое внедрение в производство достижений науки и техники, борьба за ускоренный технический прогресс во всех отраслях народного хозяйства, за создание новых и новейших машин и умелое использование их.

В это большое государственное дело вносит свой патриотический вклад и наша массовая организация — Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту, развернувшее борьбу за обучение в течение 1960—1961 годов двух миллионов технических специалистов, в том числе значительного количества водителей транспортных и сельскохозяйственных машин. Наступает пора подведения итогов проделанной работы. С мест уже поступают хорошие вести о выполнении и перевыполнении принятых обязательств. Страна получает новые отряды квалифицированных кадров шоферов, трактористов, мотористов, радистов и т. д.

Горячо одобряя на митингах и собраниях решения XXII съезда КПСС, миллионы советских людей заверяют родную партию в готовности отдать все свои силы, всю энергию приближению того дня, когда солнце коммунизма засияет над нашей землей.

ПО ПУТИ.

Водители

на ударных стройках

семилетки



Вот они — маяки социалистического соревнования! Лучшие водители стройки, завоевавшие право участвовать в перекрытии Камы (слева направо): воспитанник ДОСААФ А. Бусаргин, В. Шалавин и Е. Сугонякин.

Кама... Широки и раздольны ее плёсы, красивы крутые берега, поросшие могучими елями... «Грозная соперница Волги», «река былых легенд», «гордая красавица» — каких только определений не найдешь в описаниях главного волжского притока!

Но ни одно из них не передает той особой красоты, того особого значения, которые приобрела река в наши дни.

На Каме развернулось грандиозное гидротехническое строительство. Здесь сооружается четырехступенчатый энергетический каскад — часть великой программы полной электрификации страны.

Гениальная формула В. И. Ленина «Коммунизм — это есть Советская власть плюс электрификация всей страны» легла в основу деятельности КПСС с первых дней существования Советской власти, она записана и в принятой историческим XXII съездом КПСС Программе партии.

Электрификация, говорится в Программе, являющаяся стержнем строительства экономики коммунистического общества, играет ведущую роль в развитии всех отраслей народного хозяйства, в обеспечении всего современного технического прогресса. Поэтому необходимо обеспечить опережающие темпы производства электроэнергии. К концу второго десятилетия годовое производство электроэнергии будет доведено до 2700—3000 млрд. киловатт-часов.

Таков грандиозный замысел партии. Многое для его воплощения уже сделано. Вслед за Волжской гидроэлектростанцией имени Ленина пущена Волжская ГЭС имени XXII съезда КПСС, дала ток первая турбина Братска. В предсъездовские дни вступило в завершающую фазу строительство еще одной ГЭС — Воткинской — второй ступени энергетического каскада Большой Камы.

Миллион киловатт энергии вольет в Уральское кольцо Воткинская ГЭС. А к концу второго десятилетия мощность новых электростанций составит 600—650 миллионов киловатт. Когда сравниваешь эти цифры, понимаешь, как величественны, как грандиозны по своим масштабам планы партии!

Крупные гидроэлектростанции мощностью 4—6 млн. киловатт будут построены в Сибири, Казахстане, Средней Азии. Завершится сооружение каскада ГЭС на Днестре, Западной Двине, Немане. Большое развитие получат сверхмощные тепловые и атомные электростанции. Объединенные энергосистемы Европы, Средней Азии, Закавказья, Сибири и Дальнего Востока составят Единую энергетическую систему СССР.

Большие задачи и у строителей Воткинской ГЭС. Они обязались пустить станцию на полную проектную мощность в 1962 году — на три года ранее намеченного срока. А слово советских людей — твердое слово!

*

Минуло несколько лет с тех пор, как на берега Камы к старинной деревушке Сайгатке пришли гидростроители. Неузнаваемо изменились эти места. Правда, правый берег реки остался почти нетронутым, он и теперь щетинится густыми лесами Соколиных гор, но левый властью человека и машин превращен в огромный плацдарм строительства ГЭС, за которым в сосновом бору вырастает новый город — Чайковский.

Эти края до революции считали самой что ни есть глухоманью. Старожилы рассказывают, что когда-то медведь был настоящим хозяином здешних мест. Сегодня в разбуженных прикамских лесах его фигуру можно встретить разве что на радиаторах ярославских великанов-грузовиков как олицетворение их силы.

Человека, впервые попавшего в котлован, где сооружаются здания ГЭС и водосливной плотины, поражают темпы и размах строительства. На первый взгляд кажется, что на небольшом участке работ с загадочным для непосвященного названием УОС (управление основных сооружений) царит полнейшая неразбериха.

Десятки разнообразных машин непрерывно снуют во всех направлениях, гудят портальные и башенные краны, в реве сотен моторов тонут голоса людей, а над головой рассыпаются огни электросварки, звенит и скрежещет металл...

Но стоит присмотреться, и непременно почувствуешь отчетливый ритм работ, хорошую организацию и порядок в движении многочисленных машин и механизмов. Среди этих громадин человек порой просто не заметен. И все же подлинным хозяином здесь является именно он. Мелькают внизу фигурки девушек-учетчиц, одним движением руки направляющих потоки тяжелых грузовиков в нужные русла; за стеклами кабин скорее угадываются, чем видны, внимательные лица шоферов, экскаваторщиков, крановщиков, бульдозеристов...

В эти дождливые осенние дни на строительстве решается судьба досрочного пуска первых двух гидроагрегатов. На каждом этапе строительства ГЭС самыми нужными, а отсюда и почетными людьми становятся представители различных профессий — гидромеханизаторы, бетонщики, монтажники... Но в любое время крайне необходим труд шоферов, труд тех, кто днем и ночью снабжает стройку бетоном, металлом, лесом, арматурой, гравием, песком и многими-многими другими материалами.

Велико автохозяйство ГЭС. В руках почти тысячной армии водителей машины всех автомобильных заводов страны — Москвы, Ульяновска, Горького, Миасса, Минска, Ярославля. Но и задачи огромны. До перекрытия русла реки надо было перевезти 150 тыс. м^3 бетона, 400 тыс. м^3 грунта, 50 тыс. м^3 камня.

«Автотранспортники! — гласит транспарант у ворот автобазы. — От вашего труда зависит выполнение обязательств по досрочному пуску гидроузла!»

У въездов на участки строительства основных сооружений ГЭС язык плаката более лаконичен: «До перекрытия Камы осталось 17 дней». Но напоминать об



УКАЗАННОМУ ПАРТИЕЙ





этом, должно быть, излишне. Каждый шофер, каждый ремонтник ведут счет этим боевым дням, отчетливо знают свои обязанности и задачи. Любой водитель назовет вам точные цифры перевозок, сроки работ, свои маршруты. На всех ответственных участках стройки действуют боевые комсомольские штабы. Они сигнализируют о неполадках, следят за выполнением производственных графиков и обязательств.

Эта глубокая заинтересованность в общем деле во многом определили те трудовые достижения, которых добились автотранспортники в социалистическом соревновании. Из месяца в месяц коллектив водителей перевыполняет производственные задания. План восьми месяцев был выполнен на 117 процентов.

Язык цифр скуп и немногословен. Они ничего не расскажут о тяжелых и почти непроходимых в непогоду дорогах по дну будущего Воткинского моря, о том, сколько нужно силы и выдержки, чтобы водить большегрузные автомобили по коварному сыпучему песку котлована. Но за ними большой творческий труд, нелегкая, но радостная работа. Радостная потому, что результаты ее с каждым днем все явственней вырисовываются в контурах будущей электростанции, шлюза, нового города.

*

...Шумит стройка, не затихает ни днем, ни ночью. В эти напряженные штурмовые дни машины даже не возвращаются в гараж — их стоянки расположены тут же, возле строительных площадок, у котлована, на бетонном заводе. Одна бригада сменяет другую, работа не прекращается.

Ударные силы шоферов находятся сейчас в котловане ГЭС и водосливной плотины. Здесь заканчивается строительство, демонтируется и вывозится оборудование, участок готовят к затоплению.

Наше внимание привлекает МАЗ с номером 62-18 на борту и красным флажком «Лучшему шоферу» на радиаторе. Знакомимся с водителем. Лучший — это Егор Харитонович Сугонякин, один из «первооткрывателей», приехавший на Каму в начале строительства. За плечами шофера немалый трудовой опыт, накопленный не только за время работы на Воткинской ГЭС, но и еще раньше, на сооружении электростанций в Кузбассе. Это чувствуется и по его уверенной манере езды и по отличному техническому состоянию автомобиля.

На кабине машины начертаны призывные слова: «Жить и работать по-коммунистически!» Эти слова стали девизом не только для Сугонякина, но и для многих товарищей по работе, каждого члена бригады, возглавляемой им. 129, 130, 131 процентов плана — таковы ежемесячные трудовые показатели этого рабочего коллектива.

Много забот у бригадира. Вот осел грунт на подъездных путях к экскаватору — надо вызвать бульдозер; вот новая остановка — слишком близко к колее оказался электрокабель, не повредить бы его колесами автомашин. А теперь скорее вперед — отставать нельзя. Скромный флажок ударника на капо-

Скоро воды реки разольются у стен ГЭС и водосливной плотины Воткинским морем. Но пока здесь ходят «сухопутные корабли» — могучие самосвалы Минского автозавода.





А над водой, по верху плотины, пройдет большая автомобильная дорога Москва — Пекин.
— По ней поведем наши машины и мы! — говорит своим друзьям шофер М. Юсупов.
На снимке (слева направо): механик В. Глухов, водители А. Масьянов, М. Юсупов и Ш. Исламов.

те МАЗа — как знамя в наступлении, а знаменосец должен быть всегда в первых рядах атакующих!

Вот уже позади крутой спуск к водосливной плотине, не снижая скорости, машина входит в разворот, шипение воздуха в тормозах — стоп! — и через мгновение назад, к самым быкам плотины, где укладывают «подушку» из песка и гравия. Рядом, борт о борт машины товарищей, тут же утюжат и ровняют грунт катки и бульдозеры. Нелегко разъехаться в этом скопище машин. Но, повинуясь умелым рукам, автомобиль уверенно находит свою дорогу... Ревет мотор, предательски оседает под колесами песок, и кажется, что тяжелый самосвал сейчас неминуемо увязнет в нем, но движения Егора Харитоновича спокойны и точны — распахивается дверца кабины, рука привычно находит рукоятку, рывок — и задний борт открыт, можно включать подъемник. Машина вздрагивает, освобождаясь от многотонного груза. Кузов опускается на ходу, и вот уже, обдав нас удушливым дымом солярки, грузовик промчался наверх, туда, где вгрызается в перемычку «Уралец».

И так круг за кругом. Тридцать раз за смену надо суметь пройти по одной орбите трудную дистанцию. Жесткий, плотный график этого «бега с препятствиями» — нелегкий экзамен для водителя, серьезная проверка машине... Но проходит 12—15 минут, и самосвал вновь застывает под ковшом экскаватора.

Невольно залюбуешься работой этого человека. А видя, как рядом бульдозер своей сверкающей лопатой выталкивает чей-то застрявший грузовик, еще лучше понимаешь, что такое сноровка, сила, умение. Да, красив труд человека, овладевшего мастерством!

Под стать Сугонякину трудятся и остальные члены его бригады, часто молодые еще водители. И эту эстафету славных трудовых дел молодежь приняла от старшего поколения, таких производственников, как Д. Якушев, Ф. Почекунин, Н. Пивоваров и многих других.

У каждого из этих людей интересная, хотя и нелегкая, судьба, каждому есть чем поделиться с молодыми водителями. Коммунист Данила Алексеевич Якушев — один из старейших шоферов на строительстве. Трудолюбие и скромность лежат в основе его большого авторитета в коллективе. Товарищи избрали его членом партбюро строительства. Заслуги Якушева на сооружении первой очереди каскада — Камской ГЭС — отмечены высшей наградой Родины — орденом Ленина. С Камской ГЭС приехал и Федор Почекунин; еще раньше он строил Цимлянскую станцию. Умению содержать автомобиль в образцовом состоянии у него может поучиться каждый. Десятитонный ЯАЗ, на котором работает Федор Иванович, прошел без капитального ремонта уже 270 тыс. км.

Опыт и достижения передовиков стали трудовой и моральной нормой многих. Прошел только год с тех пор, как первым четырем шоферам — Горшкову, Шалавину, Балакину и Серебряникову было присвоено почетное звание ударников коммунистического труда, а сегодня его носят уже шестьдесят водителей. В массовое социалистическое соревнование включились не только отдельные бригады, но и целые автоколонны.

Два Виктора — председатель цехового комитета Шалавин и партгрупорг 7-й автоколонны Балакин — прежде служили во флоте, а теперь они встретились на берегах Камы. Правда, вскоре и здесь будет море — Воткинское, но к этому времени ребята, вероятно, уже будут в пути на новую стройку семилетки.

Шоферы крупных строек — особая категория водителей. Их, познавших романтику освоения нового, не удержишь на месте. Многое здесь создано их руками, многие из них получили новые благоустроенные квартиры. Кажется, «оброс» человек, а поговоришь с ними — и услышишь, что каждый думает уже о новой стройке, о новой дороге навстречу неиспытанному, неизведанному.

Незаметно летит время. Настал конец смены. Ну что ж, бригадир, в гараж, на отдых? Нет, рано. Надо еще поговорить с товарищами, подвести итоги дня, подписать путевые листы. Да, не удивляйтесь: с недавнего времени путевые листы шоферов подписывают не мастера участков, а сами бригадиры.

— И это правильно, — говорит Сугонякин. — Мы лучше знаем и видим, как работает каждый в бригаде, кого надо похвалить, а кому сказать и не очень приятное. Доверие и товарищеский контроль сделали большое дело. Исчезли всякие недоразумения между шоферами и, что греха таить, случавшиеся прежде приписки.

•

Снова опустела стоянка машин. Но для многих из тех, кто уже передал руль сменщику, трудовой день еще не окончен. Озабоченно поглядывает на часы Борис Касимович Касимов, выпускавший машины во вторую смену: «В школу бы не опоздать!» Немного странно звучит в устах уже немолодого человека слово «школа», но это действительно так: многие в автохозяйстве Воткинской ГЭС вечером учатся, и не только в школе — в вечернем техникуме, на курсах повышения квалификации, в заочных вузах.

Сорок лет назад на III съезде РКСМ В. И. Ленин, определяя пути построения коммунистического общества, говорил, что «к электрификации неграмотные люди не подойдут», что построить коммунизм можно «только на основе современного образования». Это хорошо понимает каждый участник строительства, и особенно шоферы, — те, кому страна вручает сильные, умные машины советских автомобильных заводов.

На автобазе учатся многие шоферы, ремонтники, механики, начальники колонн. Сам «главнокомандующий» автотранспортом строительства Вячеслав Михайлович Воробьев заканчивает заочно автодорожный институт.

Шестьсот человек занимается в этом году в школе рабочей молодежи, и почти десятая часть их — автомобилисты.

Вопросы учебы — это и вопросы повышения квалификации: ведь на курсы шоферов I и II классов принимают лишь тех, кто окончил не менее 7 классов общеобразовательной школы. А как же иначе? Выросла техника — не может отставать и человек.

Трудно, конечно, трудно сидеть несколько часов над книгами после напряженного трудового дня. Не всякий выдерживает. Но большинство идет вперед,



показывая не только образцы труда на строительстве, но и пример воли и настойчивости в учебе, в борьбе за знания.

До позднего вечера горит свет и в окнах соседнего со школой учебного здания отдела подготовки кадров. Здесь работают курсы по обучению и повышению квалификации шоферов. Много молодых специалистов воспитала и молодая, но уже окрепшая досаафовская организация строительства. Встречаясь на строительстве и беседуя со многими шоферами, понимаешь, какую большую помощь оказывает народному хозяйству страны добровольное патриотическое Общество. Буквально каждый третий водитель на стройке получил свои «права» на курсах или в автомотоклубе ДОСААФ. Первичная организация Общества не порывает с ними связей и сейчас. На днях в «Камском гидростроителе» появилось новое объявление: «Комитет ДОСААФ организует курсы техминимума по новым правилам движения автотранспорта».

Конечно, автомобильное движение в городе Чайковском не такое, как в Москве, но знать и выполнять правила движения и здесь должен каждый. Сами шоферы следят за этим. На улице вы не увидите привычной фигуры милиционера-регулировщика. За всеми «трудными» участками дорог присматривает внимательный и строгий глаз общественного инспектора. В народных дружинах — лучшие шоферы стройки, коммунисты и комсомольцы, ударники труда. Значок общественного автоинспектора можно увидеть на стеклах многих машин. И на улицах нового города хороший порядок.

Новый город... Массивы жилых новостроек, клубы, широкоэкранный кинотеатр, школы, одна из которых носит имя первого космонавта Юрия Гагарина, бульвары. Лучшая улица города строителей называется улицей Мира. Люди строят Мир, люди завоевывают Счастье!

Так работают и живут строители Воткинской ГЭС, небольшой отряд многомиллионной армии советских людей, прокладывающей намеченные партией пути в светлое и уже недалекое будущее — Коммунизм!

Г. ЗИНГЕР,
наш спец. корр.

ЭКИПАЖ ВЫХОДИТ В РЕЙС

Могилевцы уже давно приметили этот молочно-голубой ЛАЗ. Даже в пасмурные дни у него праздничный вид, и, как бы ни было грязно на улице, он всегда неизменно чист и сверкает, словно только что сошел с заводского конвейера. А ведь автобус прошел больше 300 тысяч километров...

Впереди, на лобовом его стекле, изображен комсомольский значок с силуэтом Ильича, а ниже, на матово-голубом металле, горит алая надпись: «Автобус обслуживает комсомольская бригада, борющаяся за звание коллектива коммунистического труда».

Инициатива эта родилась на профсоюзном собрании, когда работники Могилевского автобусного парка обсуждали вопросы борьбы за коммунистический труд на своем предприятии. Горячо спорили о том, какие новые обязательства, в отличие от прежних, должны взять на себя участники соревнования, кто может в нем участвовать, а кому еще рановато. Но все сошлись на одном: борьба за коммунистический труд должна стать массовым походом за высокую культуру производства, за новые, рекордные цифры плана, за экономию и хозяйски бережную эксплуатацию машин.

Кому же быть в походе запевалой? Опытные водители Владимир Яцков и Егор Зеньков, а также кондукторы Валя Котлярова и Нина Земцова вошли в первый в Могилевском автопарке и один из первых в Белоруссии комсомольский экипаж, борющийся за звание коллектива коммунистического труда.

Время показало, что обязательства комсомольцев не разошлись с делом. Бригада из месяца в месяц перевыполняет производственные задания. План прошедшего квартала экипаж выполнил на 105 процентов. Но культура производства это не только цифры плана. Это и отличное обслуживание пассажиров, и постоянное повышение своей рабочей квалификации, и хорошее техническое состояние машины. Поэтому будет не лишним рассказать, что Яцков и Зеньков получили за это время квалификацию водителя первого класса, что на работу экипажа нет ни одной жалобы.

...6 часов 59 минут утра. Знакомый нам автобус выходит из ворот гаража. Заботливые руки Вали, принявшей сегодня смену, вымыли его до блеска, а Володя Яцков внимательно проверил исправность всех узлов. Но ведь на автобазе, спросит читатель, есть специальные рабочие-мойщики? Да, есть. Однако члены экипажа решили сами ухаживать за своей машиной, и это стало у них уже нерушимым правилом.

8 часов 19 минут. Первый рейс закончен вовремя. Комсомольцы ведут счет на минуты, график соблюдается с завидной точностью. А это помогает и план выполнить и в целом повышает культуру труда. Приедешь вовремя — спокойно, без сутолоки заберешь пассажиров. Опоздаешь — тут тебе и толкотня, и споры, и ссоры.

Смена подходит к концу. Валя мысленно подводит итоги. «Сегодня процентов 120 будет, пожалуй, — больше, чем вчера». Автобус приближается к машиностроительному техникуму. Из дверей здания торопливо выходят студенты и, завидев машину, бегут к остановке. Кондуктор знает: это рабочие завода имени Кирова, которые учатся в техникуме. Час поздний. Девушка немного задерживает автобус. Пусть успеют все. Хлопцы спешат домой, они, конечно, устали сегодня...

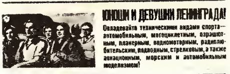
Бесшумно закрываются двери. Машина мягко трогается с места. Экипаж продолжает рейс.

О. КОРОТАЕВ.



Каждое утро на улицах Могилева появляется этот приметный автобус. И кто бы ни сидел за его рулем — Владимир Яцков или Егор Зеньков, — пассажиры знают — автобус прибудет к месту назначения точно в срок.

СЛОВО О ТЕХНИКЕ — В МАССЫ





Величественную программу строительства коммунизма в нашей стране принял XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. В ней намечен грандиозный план создания материально-технической базы коммунизма. На основе дальнейшего развития тяжелой индустрии будут технически перевооружены все отрасли народного хозяйства — сельское хозяйство, промышленность, выпускающая предметы потребления, строительство, транспорт, связь, а также отрасли, непосредственно обслуживающие быт людей.

Рост народного хозяйства потребует ускоренного развития всех видов транспорта. Съезд подчеркнул, что важнейшими задачами является расширение транспортно-дорожного строительства и обеспечение полного удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения во всех видах перевозок. Автомобильный парк страны возрастет до размеров, полностью обеспечивающих нужды в грузовых и пассажирских перевозках, широкое распространение получат станции проката автомобилей.

Основой повышения производительности сельскохозяйственного труда послужат дальнейшая механизация сельского хозяйства, применение комплексной механизации и использование средств автоматики, внедрение машин с высокими технико-экономическими показателями.

Советский народ, воодушевленный историческими решениями XXII съезда партии, активно включился в коммунистическое строительство. В новых условиях неизмеримо возрастает роль нашего добровольного Общества, которое в своих многочисленных учебных организациях готовит тысячи высококвалифицированных специалистов.

Ленинградская городская организация ДОСААФ накопила немалый опыт подготовки шоферов, трактористов, дизелистов и других технических специалистов. Своими успехами в этом деле мы прежде всего обязаны широкой технической пропаганде, которая развернулась в городе в многочисленных первичных организациях Общества. Мне хочется рассказать о том, как организована у нас пропаганда технических знаний и технических видов спорта.

Центром всей пропагандистской работы стал Дом техники ДОСААФ. Здесь оборудованы кабинеты оргмассовой работы и пропаганды, спортивной работы, массовых мероприятий и наглядной агитации. К услугам членов Общества библиотека-читальня, насчитывающая 18 тысяч томов. Здесь собраны новинки литературы по автомобилям, мотоциклам, тракторам, всевозможные справочники.

Работники Дома техники в содружестве с руководителями первичных организаций строго по плану проводят в конференц-зале лекции, беседы. Тематика лекций весьма разнообразна. Вот некоторые из них: «Активно участвовать в работе патриотического Общества», «Мотоциклетный спорт», «Технические виды спорта в организациях ДОСААФ». Как правило, эти лекции сопровождаются демонстрацией кинофильмов.

Много внимания мы уделяем проведению тематических вечеров, которые, к слову сказать, пользуются большой популярностью. Удачно прошли вечера членов ДОСААФ Выборгского района на тему «Овладевайте техническими видами спорта!», вечер актива соревнующихся Ленинградского и Кировского районов, вечер студентов технологического института имени Ломоносова. На этих вечерах выступали воспитанники клубов, спортивных секций.

Внимательно слушали собравшиеся выступления одного из старейших спортсменов страны, заслуженного мастера спорта П. П. Воротилкина, известных гонщиков С. Кадушкина, В. Шахвердова, тренера Л. Сандлера и других.

Ежегодно к руководству первичными организациями добровольного Общества приходят активисты, которые еще не имеют достаточного организаторского опыта. Для этих товарищей в Доме техники регулярно проводятся семинары.

Особое внимание мы уделяем работе с молодежью, стараемся привить ей любовь к технике, к техническим видам спорта. С этой целью мы ежемесячно организуем молодежные вечера, встречи с героями-танкистами, автомобилистами,

Четверть века назад

В августе 1936 года в столице Удмуртии Ижевске был дан старт первому женскому мотоциклетному пробегу. Участницы его везли в Москву народному комиссару тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе рапорт о выполнении заводом государственного плана и о развитии стахановского движения.

Трасса пробега составляла 1280 км. Она проходила в основном по грунтовым дорогам и булыжному шоссе. Только небольшие участки имели асфальтовое покрытие. Участницам пробега А. Чекмаревой, М. Кычановой, М. Бушмелевой, М. Шкляевой, Н. Невструевой, З. Ложкиной, Н. Мешурис, М. Тимофеевой, В. Миртовой и другим пришлось нелегко, тем более, что мотоциклетный стаж многих из них исчислялся лишь несколькими месяцами специальной подготовки.

Зато сколько интересного было в пути. В Чувашии состоялась радостная встреча с участницами женского автопробега, двигавшимися из Москвы. В Горьком мы ознакомились с автозаводом.

Финиш состоялся в Московском парке культуры и отдыха имени Горького. Машины выдержали испытания. На высоте оказались и водители.

Неизгладимое впечатление оставила встреча с Серго Орджоникидзе. Крайне занятый, он все же нашел время побеседовать с нами, осмотреть машины, на которых был совершен пробег. Григорий Константинович живо интересовался состоянием производства на заводе, условиями работы, бытом рабочих. Он высказал ряд практических советов по дальнейшему развитию и совершенствованию мотоциклостроения.

В истории отечественного мотоциклостроения женский мотопробег занял достойное место. Он показал надежность, выносливость, экономичность первых советских мотоциклов и дал большой материал для улучшения конструкций машин.

Е. РЫБАКОВА,
участница пробега.

Григорий Константинович Орджоникидзе среди участниц первого женского мотопробега.





ЛЕНИНГРАДСКИЙ ГОРОДСКОЙ КОМИТЕТ ДОСААФ

1 января — 15 мая 1961 года

Второй этап (районные соревнования)

ВСЕСОЮЗНОЙ СПАРТАКИАДЫ

ТЕХНИЧЕСКИХ ВИДОВ СПОРТА, ПРОВОДИМОЙ ЦК ДОСААФ И ЦК ВЛКСМ

автомобилистов
мотоциклистов
автомоделистов
стрелков
радиолюбителей
авиамоделистов

парашютистов
водномоторников
судомоделистов
подводных
спортсменов
морских многоборцев



Районные соревнования проводятся в сроки, установленные оргкомитетами. Соревнования лично-командные. Каждая первичная организация Досааф может выставить на районные соревнования неограниченное количество спортивных команд.
Спортивные команды-победительницы награждаются переходящими призами и дипломами. Победителям в личном первенстве присваивается звание чемпиона районной спартакиады 1961 года.

ГРАЖДАНЕ! В РЯДАХ ДОСААФ ОВЛАДЕВАЙТЕ ТЕХНИЧЕСКИМИ ВИДАМИ СПОРТА!

МНОЖЬТЕ РЯДЫ СПОРТСМЕНОВ-РАЗРЯДНИКОВ!



мастерами спорта, участниками Отечественной войны.

В летние погожие дни пропагандистская работа из помещений переносится в городские парки и сады. Здесь при проведении того или иного мероприятия мы организуем тематические выставки, рассказывающие о деятельности первичных организаций ДОСААФ, городского автомотоклуба и его секций.

Конечно, вся эта работа была бы немыслима без широкого привлечения актива из числа офицеров запаса, интеллигенции города.

Наряду с устной пропагандой, оформлением выставок, фотовитрин у нас широко практикуется выпуск иллюстрированных плакатов, популяризирующих опыт учебной и спортивно-массовой работы. Во время праздников, народных гуляний мы сбрасываем с самолетов листовки с призывами вступать в ДОСААФ, записываться в кружки и секции.

Ежегодно в декабре в Доме техники проводится вечер спортивной славы, на котором группе спортсменов вручаются почетные ленты с надписью: «Лучшему спортсмену ДОСААФ Ленинграда». Этого высокого звания в 1960 году удостоены олимпийский чемпион стрелок В. Шамбуркин, многократный чемпион СССР мотоциклист А. Дежинов, автомобилист И. Гальперин, автомоделист Е. Гусев, скутерист А. Кипин и другие.

С помощью актива работники Дома техники выпускают информационные бюллетени, в которых рассказывается о передовом опыте работы коллективов ДОСААФ, о тех задачах, которые стоят перед членами нашего Общества. Назову несколько статей, которые были опубликованы в бюллетенях за последнее время: «XXII съезду КПСС — достойную встречу», «Наши социалистические обязательства», «Самодеятельный объединенный автомотоклуб», «Готовимся ко второму этапу Спартакиады». Авторы этих статей — активисты Общества И. Хорьков, председатель комитета ДОСААФ Балтийского завода, Г. Лугвин, председатель Московского райкома Общества, С. Слепцов, начальник кабинета массовых мероприятий Дома техники.

Было бы неправильным считать, что пропагандистской работой в нашем городе занимается только Дом техники. Большое внимание уделяют ей райкомы Общества, руководители многих первичных организаций.

Наиболее успешно ведется пропаганда в Московском РК ДОСААФ. Здесь при райкоме организована секция пропаганды в составе шестнадцати активистов. Ее возглавляет бывший кадровый офицер Н. Носов, награжденный знаком «За активную работу». Члены секции выступают с лекциями, проводят беседы в первичных организациях района, помогают в создании тематических выставок.

Большое место в жизни досаафовцев района занимают агитационные авто- и мотопробеги. Недавно, например, состоялся такой пробег по маршруту Ленинград — Выборг. В нем участвовало 38 мотоциклистов.

Регулярно проводятся также в районном масштабе вечера-встречи с Героями Советского Союза, с мастерами спорта, народные гулянья, во время которых пропагандируются технические виды спорта. Не случайно здесь в шестидесяти двух первичных организациях за последнее время созданы мотосекции, а в тридцати работают курсы по подготовке мотоциклистов. 12,5 процента всех членов ДОСААФ охвачены технической учебой. В дни подготовки к XXII съезду партии в патриотическое Общество вступили более 10 тысяч человек. Соревнуясь за достойную встречу съезда, первичные организации Московского РК на своих курсах подготовили более тысячи шоферов и мотоциклистов.

Заслуживает внимания использование досаафовцами прядильно-ниточного комбината имени С. М. Кирова многотиражной газеты. Редкий ее номер выходит без статьи или заметки о деятельности ДОСААФ. В 1961 году газета «Трибуна кировца» была награждена знаком «За активную работу». При комитете ДОСААФ предприятия сплотился многочисленный актив; активисты часто проводят беседы в цехах. Так, спортсмен-разрядник слесарь Л. Миронов рассказал товарищам по работе о мотоспорте, о своем участии в различных соревнованиях. Прядильщица Г. Прокофьева недавно закончила курсы мотоциклистов. Ее выступление, в котором рассказывалось об учебе, о первых поездках за рулем мотоцикла, прозвучало по радио. Свое выступление Г. Прокофьева закончила призывом: «Девушки, — за руль мотоцикла!». О работе курсов водителей автомобилей поведала в задушевной беседе староста группы шоферов Н. Дмитриева.

Кстати сказать, первичная организация ДОСААФ в пропагандистских целях регулярно использует не только газету, но и радио. Выступления активистов в цехах записываются на пленку и в обеденный перерыв транслируются по заводской сети.

И вот итог пропагандистской работы: на предприятии более восьмидесяти процентов членов коллектива вступило в ДОСААФ. Многие занимаются в кружках и технических секциях. Двести пятьдесят человек изучили устройство автомобиля, триста — мотоцикла.

Большие обязательства к XXII съезду брали на себя досаафовцы орденоносного завода «Электросила» им. С. М. Кирова. Электросиловцы обязались добиться, чтобы более 95 процентов членов коллектива вступили в оборонное Общество, причем не менее 15 процентов досаафовцев должны были овладеть техническими специальностями и техническими видами спорта.

Такие высокие обязательства брались после тщательного подсчета возможностей. На заводе хорошо налажена пропагандистская работа, имеется солидная учебно-материальная база. Уже два года на предприятии действует самодеятельный автомотоклуб. Систематически проводятся автомобильные и мотоциклетные соревнования. В цехах оформлены уголки ДОСААФ. Полторы тысячи членов Общества получили удостоверения мотоциклистов. В спортивной секции повышают свое мастерство тринадцать разрядников-мотоспортсменов. Досаафовцы предприятия приняли участие в мотопробегах по маршрутам Ленинград — Москва — Севастополь, Ленинград — Таллин, Ленинград — Киев и т. д. Недавно активисты Общества побывали в подшефных колхозах имени Ленина и XVIII партсъезда, где провели несколько бесед о технических видах спорта, помогли в организации технической учебы.

Постановлением Президиума ЦК ДОСААФ СССР за достигнутые успехи в оборонно-массовой работе на протяжении ряда лет ленинградская городская организация оборонного Общества награждена Почетным знаком ДОСААФ. Эта награда обязывает нас и впредь постоянно улучшать деятельность нашей многотысячной организации, добиваться, чтобы она всегда была одной из лучших в стране.

Н. ДОЛГОБОРОДОВ,
председатель Ленинградского городского комитета ДОСААФ.



Московская

Близится к завершению строительство Московской кольцевой автомобильной дороги.

Прошел ровно год с тех пор, как было введено в эксплуатацию ее 48-километровое восточное полукольцо, соединившее Ярославское, Щелковское, Горьковское, Рязанское, Ново-Рязанское, Каширское и Подольское шоссе. Еще несколько месяцев, и западный участок, на котором сейчас напряженно трудятся дорожники, замкнет бетонное кольцо автострады.

Московская кольцевая дорога проложена в 15—16 км от центра города. При таком решении путь следования автомобилей, даже если проехать две трети протяженности кольца, будет значительно короче, чем при движении по радиальным дорогам. А в общем обходные потоки автотранспорта выиграют во времени в четыре с лишним раза.

За прошедшие два года дорожниками проделана большая работа. Только при строительстве первой очереди выполнено более 4 млн. м³ земляных работ, построены 24 путепровода и мост через Москву-реку, уложено 200 тыс. м³ бетона. А всего будет сооружено три больших моста, четыре средних и 54 путепровода.

Автострада позволит упорядочить движение автотранспорта на подмосковных дорогах, снять с уличной городской сети автомобильные перевозки, не предназначенные для удовлетворения потребностей самой столицы, направить транзитные потоки в обход города. Все это значительно повысит коэффициент использования автомобилей, снизит себестоимость автоперевозок.

Что же представляет собой Московская кольцевая?

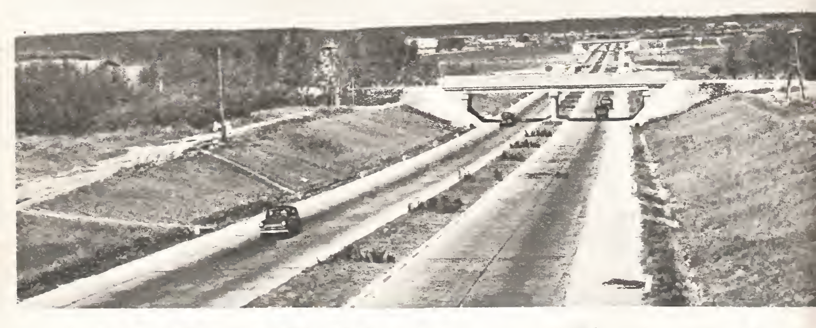
Автострада спроектирована и строится по типу скоростных автомобильных дорог непрерывного движения. Опоясывая Москву, она, естественно, пересекается со всеми выходящими из города радиальными автомобильными и железными дорогами, с рядом водных путей. Эти пересечения осуществлены в разных уровнях с автомагистралью, что обеспечивает безостановочное движение по ней со скоростью до 100 километров в час.

Условиям безопасного движения автомобилей на таких высоких скоростях подчинена вся конструкция дороги. Так, на всем протяжении автострады, равном 109 километрам, ее закругления имеют радиусы от 2000 до 5000 метров, а уклоны не превышают 4 процентов. В результате автострада практически не имеет непросматриваемых участков, крутых спусков и подъемов, а это позволит водителям автотранспорта поддерживать высокие скорости движения.

Пологие откосы дороги и плавные закругления бровок повысят устойчивость ее полотна и обеспечат хорошую боковую видимость. Следует отметить, что это нововведение, по нашему мнению, позволит также уменьшить возможность аварий при вынужденных съездах автомобилей на придорожную полосу.

По расчетам эксплуатационников, предполагаемая интенсивность движения по Московской кольцевой дороге в ближайшие годы составит около 18 тысяч автомобилей в сутки. Однако автострада способна выдержать гораздо большую нагрузку. Это достигнуто сооружением четырехполосной проезжей части, по две полосы которой используются для движения в одном направлении и, следовательно, предоставляют водителям полную свободу маневра без снижения скорости. Проектная пропускная способность каждой полосы — 36 тысяч автомобилей в сутки, то есть примерно в два раза выше, чем на любой радиальной двухполосной магистрали.

Проезжая часть кольцевой дороги состоит из двух лент, шириной 7 метров каждая, имеющих односкатный $1^1/_2$-процентный поперечный уклон. Ее цементно-бетонное покрытие толщиной 24 см армировано сеткой и разделено на отдельные плиты температурными швами, которые нарезаны в затвердевшем бетоне. Этот успешно освоенный в процессе строительства дороги новый способ устройства швов обеспечивает покрытию необходимую ровность. Важно отметить и другое. Покрытие дорог, несущих большую загрузку при скоростном движении, должно быть не только достаточно ровным, но и иметь повышенную шероховатость. Принятое на



кольцевая

автостраде цементно-бетонное покрытие обладает и этим свойством. Поверхность его не теряет сцепления с протекторами автомобильных шин даже при увлажнении полотна проезжей части.

Встречные потоки автомобилей разобщены разделительной полосой. Ее ширина — 4 метра. На полосе разбиты газоны и через каждые 25 метров высажен кустарник. Разделительная полоса автострады приподнята и окаймлена бетонными бордюрами скошенного типа. На нее вынесены километровые столбы, которые одинаково хорошо видны водителям обоих направлений движения.

Трехметровые обочины обеспечивают безопасную стоянку на них даже крупногабаритных машин. Обочины укреплены щебнем, а бровки — дерновыми лентами. Для отвода воды с дорожного полотна на насыпях устанавливаются бордюры и бетонные лотки.

Еще одна новинка Московской кольцевой — специальные белые бетонные плитки с рифленой поверхностью. Ими проезжая часть дороги отделена от обочин. Гребенчатые выступы на поверхности плиток расположены под углом к направлению движения автотранспорта и понижаются в сторону проезжей части. При наезде на такую плитку колесо автомобиля вибрирует и отжимается обратно на проезжую часть, а водитель хорошо чувствует край бетонного покрытия.

На высоких насыпях, кроме того, установлены колесоотбойные ограждения. Они представляют собой сборные парапеты из готовых железобетонных элементов. Каждая колесоотбойная доска имеет сферическую поверхность, поэтому удар колеса направлен под углом к ней и успешно отражается.

Мы уже говорили, что все пересечения кольцевой дороги с другими магистралями выполнены в разных уровнях с помощью мостов и путепроводов. Важно отметить, что все они имеют такую же ширину, как и полотно дороги.

Для поворотов и разворотов транспорта в местах пересечений предусмотрены транспортные развязки — однопутные съезды с цементно-бетонным покрытием. Максимальная пропускная способность развязок равна сумме пропускных способностей обеих дорог, а общая протяженность их съездов составляет более 65 километров. У транспортных развязок устроены специальные посадочные площадки с автопавильонами, отделенные от проезжей части островками. Электроосвещение на всех больших мостах значительно повысит безопасность движения в ночное время.

Кстати, о движении ночью. На обочинах дороги у бровок впервые установлены сигнальные тумбы с рефлекторами, окаймляющие ее на всем протяжении, а все дорожные знаки и указатели имеют светоотражающую поверхность. Это значительно облегчит вождение автомобилей в темное время суток.

И, наконец, дорожки для пешеходов, обрамленные живой изгородью, полностью исключат возможность неорганизованных пересечений дороги вне предусмотренных развязок или путепроводов.

Создав все условия для безопасного движения автотранспорта, дорожники позаботились и о том, где заправить и отремонтировать машину, где отдохнуть от дальней дороги водителю. У пересечений с Ярославским, Киевским, Волоколамским и Дмитровским шоссе строятся автозаправочные станции, а у Подольского, Ленинградского и других — мотели и комплексы дорожно-эксплуатационной службы.

Такой мы сдадим автотранспортникам нашу первую кольцевую автостраду.

Практика эксплуатации введенных в строй ее участков показала, что крупные капиталовложения, произведенные государством при строительстве Московской кольцевой автомобильной дороги, окупятся в течение ближайших лет.

В. ЗАВАДСКИЙ,
главный инженер проекта и строительства.

МАСТЕРСТВО И ТЕХНИКА

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВСТРЕЧИ КРОССМЕНОВ В РИГЕ И ЛЕНИНГРАДЕ

Н. КИСЕЛЕВ,
судья всесоюзной категории.

Л. САНДЛЕР,
тренер АМК ДОСААФ г. Ленинграда,
судья республиканской категории.

Старт мотоциклов класса до 175 см³ в Юкках.



В четвертый раз принимают жители столицы Латвии зарубежных кроссменов. В четвертый раз около 200 тысяч рижан собираются в старый парк Шмерли, чтобы посмотреть на эти интереснейшие соревнования, которые с 1961 года включены в календарь ФИМ.

Под звуки Государственного гимна поднимается флаг Советского Союза. В почтительном молчании застыл строй спортсменов, представляющих Австрию, Болгарию, Венгрию, ГДР, Голландию, Польшу, Румынию, Чехословакию и СССР. Среди гостей уже знакомые нам экс-чемпион Европы заслуженный мастер спорта ЧССР Яромир Чижек, Арношт Земен, Франтишек Рон из Чехословакии, поляк Евгениуш Фрейлих, заслуженный мастер спорта Илия Чубриков из Болгарии. Здесь же и спортивная молодежь — гонщики, впервые участвующие в международной встрече.

По условиям соревнования в каждом классе мотоциклов проводится по два заезда из 7 кругов. Личное первенство определяется по очкам. При равенстве очков в рижском кроссе предпочтение отдавалось спортсмену, имеющему лучшую сумму времени в обоих заездах. Забегая вперед, скажем, что в следующем международном кроссе, который проводился неделю спустя в Ленинграде, было принято, на наш взгляд, более справедливое решение: при равенстве очков выигрывал тот, кто показал лучшее время в одном из заездов.

Первыми вступили в борьбу спортсмены на мотоциклах класса до 125 см³. Победил лидировавший оба заезда от старта до финиша Арношт Земен. Он выступал на чехословацком мотоцикле «Чезет». Львовчанин Игорь Григорьев довольствовался вторым местом. Это был отличный реванш Земена за проигрыши Григорьеву в кроссах прошлого года. Третьим оказался москвич В. Лаврентьев, четвертым — юный Кале Ваадерпас (брат известного эстонского гонщика В. Ваадерпаса). Это безусловный успех дебютанта в таких представительных соревнованиях.

Динамичную и вместе с тем расчетливую езду продемонстрировал Игорь Григорьев. По мастерству он ничуть не уступает А. Земену, а вот мотоцикл К-58, на котором стартовал советский спортсмен, значительно уступает чехословацким «чезетам», венгерским «данувиям» и в некоторых узлах — польским СХЛ.

Условия соревнований разрешали спортсменам выступать в двух и трех классах. На мотоциклах до 175 см³ вновь вышли И. Григорьев и А. Земен. Вместе с ними стартовали впервые выступающий в СССР двадцатидвухлетний спортсмен из ЧССР Властимил Валек, участник первенства Европы, и дебютирующий в международных соревнованиях советский гонщик Юрий Романов.

В первом заезде лидирует В. Валек, за ним идет А. Земен (оба — на «Чезет») и третьим — И. Григорьев на К-175, прилагающий огромные усилия, чтобы догнать чехословацких спортсменов. Но в таком порядке гонщики и пересекают линию финиша.

Победа Валека заставила всех внимательнее присмотреться к приветливому, коренастому и очень быстрому гонщику. На своем более мощном и приемистом мотоцикле он побеждает и в другом заезде. Вторым в общем итоге был И. Григорьев и третьим — Ю. Романов.

За соревнованиями спортсменов на мотоциклах легких классов мы наблюдали вместе с экс-чемпионом Европы Я. Чижеком. Просим его объяснить, как чехословацкие спортсмены не только овладели всем арсеналом техники езды, но и постигли тактическую премудрость, выучились не терять ориентировку и самообладание даже в самых сложных ситуациях. Чуть заметная улыбка тронула губы Яромира: «Следует чаще и без боязни проигрыша посылать молодежь на интернациональные (так чехи называют международные) соревнования. У вас есть отличные ездоки, но им недостает опыта!» Кстати, таково мнение и наших ведущих тренеров.

В классе до 250 см³ хорошо стартовал ленинградец А. Дежинов. За ним вплотную шли рижанин Р. Решетникс, Ф. Рон из ЧССР и немец П. Фридрихс. Только восьмым был в начале заезда Чижек. К середине дистанции лидером становится Р. Решетникс. Он первым пересекает линию финиша. Буквально на последних метрах Дежинова оттесняет на третье место Чижек. Он уверенно от начала до конца лидирует в другом заезде. Идущий вторым А. Дежинов падает и отходит на десятое место. По сумме времени двух заездов победил Я. Чижек, вторым стал Р. Решетникс, третьим — П. Фридрихс.

Результаты заездов в классе до 250 см³ обнадеживают. На наш взгляд, советские спортсмены уже в 1962 г. должны включиться в число участников первенства Европы по кроссу, которое проводится исключительно на мотоциклах этой кубатуры. Но, к сожалению, именно в этом классе из-за отсутствия необходимого количества мотоциклов выступало мало советских гонщиков: наши заводы не выпускают этих перспективных кроссовых машин, а мотоциклы «Ява» и ЭСО у нас немногочисленны. Спортсмены и любители спорта ожидают, что работники мотозаводов возьмутся всерьез за изготовление хороших спортивных мотоциклов класса до 250 см³.

Состязание на мотоциклах до 350 см³ ознаменовались бурным натиском чехословаков. В упорной борьбе с В. Валеком и Н. Соколовым победил Яромир Чижек. Второе место занял быстро прогрессирующий Валек и третье — Соколов. В призовой шестерке трое чехосло-



Молодой чехословацкий спортсмен Властимил Валек — победитель международных кроссов в Риге и Ленинграде (класс 175 см³).

вацких и трое советских кроссменов, но налицо убедительная победа гостей.

И снова они оказались впереди не только благодаря своему высокому мастерству, но и отличным техническим данным мотоциклов. При всем внешнем сходстве со спортивными мотоциклами производства ЧССР, на которых выступали наши гонщики, машины Чижека и Валека изготовлены несравненно лучше.

С интересом ожидался старт на мотоциклах до 500 см³: именно на них соревнуются спортсмены на мировом чемпионате.

Первый заезд в упорной борьбе с З. Калькисом выигрывает Н. Соколов. Только падение отбрасывает Калькиса на седьмое место. Вторым на финише — ленинградец Сергей Кадушкин и третьим — дебютирующий в международном кроссе киевлянин Игорь Казаков. Второй заезд проходил очень напряженно, даже нервно. Слишком высок темп, часты падения, в том числе и среди лидеров. Полная драматизма гонка заканчивается победой Н. Соколова. Он же одержал трудную победу по сумме очков, на второе место вышел И. Чубриков, третьим стал молодой способный киевлянин И. Казаков.

Призеры, как и занявший четвертое место Кадушкин, выступили на мотоциклах ЭСО. Это позволяет утверждать, что на таких мотоциклах можно соревноваться с хорошо зарекомендовавшими себя в кроссах мотоциклами БСА, на которых голландцы Хартелман и Ферхуфен заняли пятое и шестое места.

Через неделю участники кросса стартовали в городе-герое Ленинграде.

Три километра головокружительных поворотов, подъемов, спусков — такой была в нынешнем году трасса в пригородном поселке Юкки. Спортсменам предстояло, как и в Риге, в двух заездах пройти по 7 кругов.

Десятки тысяч зрителей расположились на холмах, естественным амфитеатром окружавших трассу.

В классе до 125 см³ оба заезда опять уверенно выиграл Арношт Земен. Буквально «наступали на колеса» лидеру поляк Евгениуш Фрейлих на отечественном СХЛ и Игорь Григорьев. Во втором заезде польский спортсмен шел вторым, и лишь героическое усилие нашего мастера на последнем подъеме перед финишем принесло ему второе место.

Как и в Риге, сказался недостаток мощности мотоцикла К-58, на котором выступал И. Григорьев. На некоторых подъемах, где «Чезет» Земена уверенно вывозил своего ездока, Григорьев вынужден был помогать своему «коню», отталкиваясь ногами.

В классе до 175 см³ оба заезда с первого круга лидировал Валек. Он был недосягаем ни на крутых подъемах, которые многие спортсмены пытались взять по два-три раза, ни на головокружительных петлях, где трасса шла по склонам холмов. Вторым был Земен, третьим — Фрейлих. Последующие три призовые места заняли советские гонщики А. Савельев, Ю. Романов и Г. Крюченко. А призер рижского кросса И. Григорьев был лишь девятым. Талантливого гонщика подвел мотоцикл.

Упорная борьба разгорелась в классе мотоциклов до 250 см³.

Со старта в первом заезде вырывается Чижек, за ним — Валек, Земен, Дежинов. Гонка идет в высоком темпе. На предпоследнем круге вперед выходит бурно финиширующий Валек, за ним Чижек и Земен. Григорьев на мотоцикле класса 175 см³, придя пятым, набрал драгоценные очки, необходимые для продолжения борьбы. Второй заезд вновь вылился в поединок Чижека и Валека. Победил ветеран. Третьим линию финиша пересек Григорьев, который прекрасно провел весь заезд. Первым на пьедестал почета поднялся молодой чехословацкий гонщик — у него выше результат в лучшем заезде. Это — большое его достижение: ведь 250 см³ — коронный класс экс-чемпиона Европы.

С первых метров дистанции в классе мотоциклов до 350 см³ чувствовалось непреодолимое желание наших спортсменов взять реванш за поражение в Риге. Но никому не удается достать вырвавшегося вперед со старта Валека. За ним линию финиша пересекают Я. Чижек, З. Калькис, чемпион СССР в этом классе мотоциклов, и С. Кадушкин.

Во втором заезде удачно стартовал А. Дежинов. Но его обгоняет Чижек, обладающий удивительной способностью делать это в самых трудных условиях. А вот и Калькис — единственный во всем заезде, кто стартовал на ИЖ-57, обходит Дежинова. По сумме двух заездов победил Яромир Чижек, выступавший на мотоцикле «Ява», вторым был Калькис, третьим — неутомимый Валек, до этого уже завоевавший две победы.

Интересный и поучительный кросс в Ленинграде завершился гонкой на мотоциклах до 500 см³.

Первый заезд выиграл все время лидировавший Н. Соколов. В упорной борьбе с поляком Яном Кубальским на второе место вышел ленинградец Сергей Кадушкин. Во втором заезде с первого круга лидерство захватил Владимир Дупшик (ЧССР). Его преследуют Белкин, чехословацкий спортсмен Ян Брабец и Кадушкин. Пройдено шесть кругов — впереди Дупшик. Казалось, ничего не может преградить путь лидеру. Но вот коварная кочка, неточное движение — и Дупшик уже в качестве зрителя наблюдает, как финишируют его соперники. Победил Аркадий Белкин, вторым был Сергей Кадушкин, третьим — Соколов, сумевший обойти 7 противников и набравший очки, необходимые для победы по сумме заездов. Кадушкин вынужден был довольствоваться общим вторым местом, на третье вышел Белкин.

Смолкли моторы. Построились для торжественного закрытия соревнований спортсмены. На пьедестале почета — победители, большинство из них представители ЧССР. Со словами привета к спортсменам обращается судья республиканской категории из Ленинграда А. Е. Коробейников — почетный гражданин Праги. Этой чести герой-танкист полковник Коробейников был удостоен в мае 1945 года за участие в ее освобождении. Он вручает чехословацким гонщикам памятные подарки. Яромир Чижек повязывает Коробейникову платок дружбы, спортсмены дарят ему цветы. Финал соревнований в Ленинграде вылился в яркую демонстрацию дружбы спортсменов.

Заслуженный мастер спорта Н. Соколов дважды был первым в классе до 500 см³.





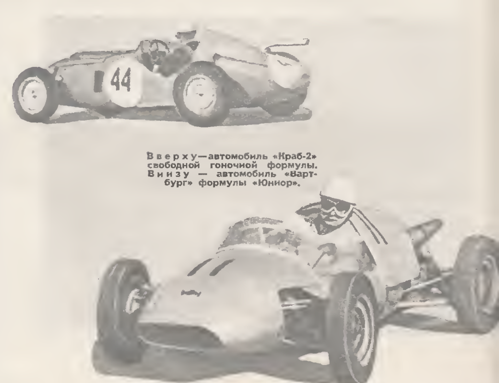
ПЕРВЫЕ международные шоссейно-кольцевые автомобильные гонки на приз ЦАМК СССР

НАЧАЛО ПОЛОЖЕНО

Бывают спортивные встречи, технические результаты которых неизмеримо менее важны, чем сам факт встречи. Разумеется, в каждом соревновании кто-то побеждает, а кто-то терпит поражение и даже в случае официального ничейного результата всегда сохраняется некий «моральный счет» в пользу того или иного спортсмена, либо команды. Но когда спортивная встреча становится определенной вехой на пути развития спорта, то она приобретает значение, далеко выходящее за рамки судейских протоколов.

Такой именно и была первая в истории отечественного автомобильного спорта международная шоссейно-кольцевая гонка, которая состоялась в конце августа на «Невском кольце» в Ленинграде. В ней участвовали, кроме советских, финские, польские и немецкие гонщики, выступавшие на «куперах», «лотусах», «ягуарах», «вартбургах» и других известных во всем спортивном мире автомобилях. И хотя наши спортсмены не заняли ни в одном из четырех заездов первых мест, встреча эта вылилась в большой спортивный праздник, отмеченный печатью крупного успеха. Победу здесь одержал советский гоночный спорт в целом. Он вышел на международную арену, что, несомненно, будет стимулировать его дальнейшее развитие. Положено начало большому, важному делу.

В самом деле, это был большой праздник советских автомобилистов. Уже по количеству зрителей, собравшихся на обратных склонах трибун стадиона имени Кирова, соревнование не имело себе равных — билетов было продано по крайней мере вдвое больше, чем даже в дни розыгрыша первенства СССР по шоссейно-кольцевым гонкам. Не менее 70 тысяч ленинградцев аплодировали своему земляку Юрию Бугрову, когда он финишировал вторым в гонках на автомобилях III формулы, оставив позади себя двух «куперов» и с добрый десяток автомобилей «Эстония-3». Развевав-



Вверху—автомобиль «Краб-2» свободной гоночной формулы. Внизу — автомобиль «Вартбург» формулы «Юниор».

шиеся на башнях стадиона флаги четырех государств, переброшенные через трассу белые полотнища с лозунгами мира и дружбы на многих языках, установленный на высоком постаменте вымпел ФИА и, наконец, многообразие форм и конструкций гоночных и спортивных автомобилей, допущенных к старту, — все это создавало приподнятое настроение, придавало событию характер подлинной спортивной премьеры.

Правда, сразу надо сказать, что главным солистом на этой премьере был заезжий гость — финский гонщик экстра-класса Курт Линкольн. Он продемонстрировал на «Невском кольце» высокое мастерство и с большим преимуществом выиграл три гонки из четырех. Но и остальной ансамбль, в состав которого входили чемпионы Советского Союза Антс Сейлер, Виктор Марейкин, Александр Суховей, Шота Зардиашвили и Юрий Чвиров, лучшие гонщики ГДР (Хайнц Мелькус, Фридер Редляйн, Зигмар Бунк), Польши (Ежи Янковский, Антонин Вейнер, Эдвард Вроцлавский) и Финляндии (Хеймо Хиетаринта, Лео Матилла, Сеппо Риккиле и Эуко Норделл), оказался на высоте. Достаточно сказать, что более десяти автомобилей III формулы прошли лучшие круги со скоростью свыше 100 км/час, а все без исключения «юниоры» превысили этот «рубеж» по показателю средней скорости на дистанции. Пятнадцать гонщиков — и среди них три советских — побили установленный на первенстве СССР 1961 года новый рекорд трассы, а бывший его обладатель Шота Зардиашвили вновь повторил свое — еще так недавно бывшее наилучшим — время прохождения круга (1 : 49,0). И, наконец, нельзя не отметить, что все 4 заезда прошли в острой спортивной борьбе, если не за первое место, то за последующие. Об этом говорит хотя бы тот факт, что второго и третьего призеров в гонке на спортивных автомобилях свободной формулы отделяли на финише 0,6 секунды, на гоночных автомобилях свободной формулы — меньше 7 секунд, а на «юниорах» — 1,5 секунды.

При этом составы лидирующих групп во всех заездах все время изменялись. Так, например, в классе гоночных автомобилей свободной формулы на втором месте шел сначала Юрий Вишняков, затем Шота Зардиашвили, затем снова Вишняков и, наконец, Людвиг Кырге, который и закончил дистанцию вслед за финским гонщиком Хеймо Хиетаринте, выступавшим на «ягуаре». Несколько раз менялись лидеры и в гонках на «юниорах» и на автомобилях III формулы.

Одним словом, борьба была напряженной и интересной, технические результаты ее весьма высоки, а проявленный к ней общественный интерес далеко выходил за рамки обычного для автомобильных соревнований.

Однако это был не только яркий праздник, но и суровый урок. И получили его, наряду с гонщиками (которым, разумеется, есть чему поучиться у Курта Линкольна, Хайнца Мелькуса и Ежи Янковского), прежде всего конструкторы автомобилей и работники автомобильной промышленности, слишком мало еще уделяющие внимания спортивным и гоночным автомобилям.

Надо было видеть, как выходили сразу вперед со старта автомобили «Купер» III формулы или «Лотус» формулы «Юниор» (мы уже не говорим о «Ягуаре» свободной формулы, который по мощности двигателя вдвое превосходил все другие машины этого класса), чтобы понастоящему оценить значение разгонной динамики автомобиля в шоссейно-кольцевых соревнованиях. Курт Линкольн несколько замешкался на старте гонки автомобилей III формулы и покинул стартовую зону чуть ли не последним, но уже через 300 метров он был во главе гонки! А в классе «Юниоров» отставание наших автомобилей по динамике разгона выявилось еще более четко — здесь не только финские, но и немецкие, и польские гонщики с большим превосходством взяли старт, и на первом же круге все 15 стартовавших машин разделились на две группы: впереди шли восемь иностранцев (три «купера», три «вартбурга»

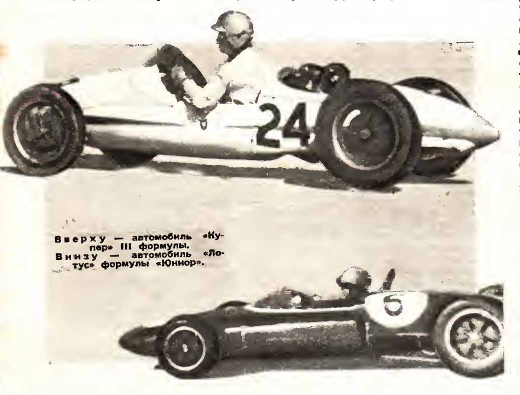

Курт Линкольн приветствует многочисленных зрителей, собравшихся в день международных гонок на Ленинградском стадионе имени С. М. Кирова

Фото автора.

и два польских «рака»), а поодаль, столь же кучно, семь наших «юниоров». Потребовались поистине героические усилия и незаурядное мастерство наших спортсменов, чтобы в ходе гонки компенсировать хотя бы частично разрыв, «заданный» с самого начала техническими параметрами их машин. И так было в каждом заезде.

Разумеется, гоночные автомобили «Купер» являются лучшими в мире и превосходят не только советские, но и американские, французские, немецкие и даже итальянские гоночные автомобили III формулы и формулы «Юниор». Однако это не дает оснований для самоуспокоения. На международных соревнованиях в Ленинграде достаточно наглядно выявилось элементарное отставание нашей гоночной техники, которая уступает также и «вартбургам» и польским конструкциям. Стало ясно, что дальнейшее развитие советского гоночного спорта требует прежде всего большой и планомерной работы по улучшению конструкций и совершенствованию методов изготовления гоночных машин, особенно их двигателей. На кустарных самоделках не угонишься не только за «куперами» и «лотусами», но и вообще за современными гоночными и спортивными машинами — вот вывод, который необходимо сделать Автомобильному комитету ФАМС и всем ведомствам и ДСО, культивирующим гоночный автомобильный спорт.

С особой остротой этот вывод следует довести до сознания тех руководителей, научных работников и ведущих конструкторов автомобильной промышленности, которые (к сожалению, в большинстве своем) все еще далеко стоят от автомобильного спорта. Гонки в Ленинграде еще раз показали, что нельзя развивать этот вид спорта без живого, деятельного, творческого содействия со стороны автомобильных заводов. В то же время жизнь давно уже учит, что заводы могут извлекать большую пользу из анализа технических результатов автомобильных соревнований, во время которых за несколько часов порой выявляется больше, чем за месяцы специальных лабораторных исследований и дорожных испытаний. Вряд ли нужно здесь повторять прописную истину, что гоночный автомобиль является разведчиком технического прогресса в автомобилестроении. Вся история развития современной автомобильной техники подтверждает это. Известно, что и независимая подвеска ко-



Вверху — автомобиль «Купер» III формулы.
Внизу — автомобиль «Лотус» формулы «Юниор».



Вверху — автомобиль «Купер» формулы «Юниор». Внизу — автомобиль «Ягуар-Д».



лес, и высокие степени сжатия в двигателях, и дисковые тормоза и многое другое, что характеризует сейчас совершенную автомобильную конструкцию, впервые появились в свое время на гоночных автомобилях. И все-таки некоторые работники автомобильной промышленности еще склонны скептически оценивать практическую пользу автомобильных соревнований. Этих скептиков позволительно спросить: неужели им не дорог престиж нашего отечественного советского спорта! Неужели у них больно не сжимается сердце, когда они узнают, что наши гонщики, лучшие мастера автомобильного спорта, вынуждены уступать пальму первенства представителям стран, где автомобильная промышленность по общему уровню своего развития не идет даже в сравнение с могучей советской автомобильной индустрией!

Ведь факт, что наши «юниоры» проходили лучший круг на «Невском кольце» примерно на 10 секунд медленнее, чем польские (Ежи Янковский, например, показал время 1 : 41,1) и немецкие (Хайнц Мельнус на «вартбурге» — 1 : 40,2).

Разве молодая автомобильная промышленность Польской Народной Республики (ставшая, как известно, на ноги с помощью советской индустрии) располагает бо́льшими возможностями, чем, скажем, Московский завод малолитражных автомобилей с его развитой конструкторско-экспериментальной базой! Нет, разумеется. Причина тут не в технических возможностях, а в отношении к делу, в том внимании, которое проявляют руководители и работники автомобильной промышленности к автомобильному спорту.

Несоответствие уровня развития автомобильного спорта с достигнутыми масштабами промышленного производства автомобилей в СССР, давно уже ставшего одной из крупнейших автомобильных держав мира, прямо-таки бросается в глаза. И международные гонки на «Невском кольце» подчеркнули это обстоятельство со всей остротой.

Впрочем, было бы неверно объяснять причину поражения на «Невском кольце» только несовершенством конструкций наших гоночных и спортивных автомобилей. Сказалось, конечно, также и отсутствие опыта международных соревнований у наших спортсменов. Но опыт — дело наживное, о чем наглядно свидетельствуют даже эти первые международные соревнования. Достаточно было советским спортсменам впервые попасть в сильную «компанию», как уже трое из них сумели побить рекорд трассы (Людвиг Кырге, Юрий Вишняков и Юрий Чвиров), а еще шестеро — значительно улучшить личные результаты прохождения дистанции. К этому следует добавить успех Юрия Бугрова, прошедшего дистанцию лучше, чем победитель первенства СССР 1961 года в гонках на автомобилях III формулы и весьма многообещающий результат лучшего круга (1 : 50), показанный на автомобиле «Юниор» молодым Хендриком Саармом.

В свете этих фактов становится ясным, что за опытом, как говорится, дело не станет. Побольше международных встреч, побольше внимания со стороны автозаводов к автомобильному спорту, а уж гонщики наши лицом в грязь не ударят. Порукой тому их «советский характер» и высокое спортивное мастерство.

Первые в СССР международные шоссейно-кольцевые автомобильные гонки были весьма содержательными. Они принесли спортсменам большую пользу, зрителям — много удовольствия, а наши конструкторы и руководители автомобильной промышленности получили наглядный урок. Остается только пожелать, чтобы этот урок не пропал даром.

Ю. КЛЕМАНОВ.

СОПЕРНИКИ

Такого напряженного спортивного сезона, как лето 1961 года, еще не знали мастера гаревых гонок. Участие в личном и командном первенстве Европы, серия встреч в Чехословакии, Всесоюзная спартакиада по техническим видам спорта, первенство страны, наконец, международные встречи на наших мототреках.

Как и в прошлые годы, гостями советских гаревиков были чехословацкие и польские спортсмены. Встречи гонщиков братских стран становятся доброй традицией. Совместные выступления обогащают спортсменов опытом, содействуют популяризации мотоциклетного спорта.

О том, как проходили встречи спортивных друзей на гаревых дорожках Уфы, Майкопа, Ровно и Львова, рассказывают ниже нештатные корреспонденты журнала «За рулем».

МАЙКОП

Треку Адыгейского автомотоклуба ДОСААФ всегда не везло. Как только назначались соревнования, портилась погода. В шутку даже стали говорить: «Когда у вас мотогонки? А то что-то дождя давно не было!» Международные же соревнования с участием спортсменов трех стран проходили в отличных условиях. В этот день трибуны мотодрома были переполнены.

После упорной борьбы, которой был насыщен первый день, места распределялись так: Б. Сланы (Чехословакия) — 13 очков, И. Май (Польша) — 13, Н. Свитало (Польша) — 12, Б. Рендек и Я. Вольф (оба Чехословакия) — по 11 и Я. Сухецкий (Польша) — 9 очков.

На второй день соревнования проходили в более стремительном темпе. Сильнее всех на этот раз выступил поляк Б. Идзиковский. В каждом из заездов он вписал себе по 3 очка и набрал максимальную сумму — 15. На два очка отстал от него член спортивного клуба вооруженных сил ЧССР «Красная звезда» Б. Сланы. Третье призовое место завоевал Я. Вольф, набравший 12 очков, на четвертое место вышел мастер спорта В. Нерытов, который в упорной борьбе победил Я. Сухецкого и Я. Вольфа (старшего).

Советские мотоциклисты выступили ниже своих возможностей. Наши гаревики гораздо дольше приспосабливались к новому покрытию майкопской дорожки, чем гости, имеющие большой опыт выступлений в разнообразных условиях (мототрек был засыпан крупной непросеянной гарью). Однако в неудачах надо винить не только спортсменов. К сожалению, было много и организационных неполадок. Центральный автомотоклуб не обеспечил команду механиком. Не хватало запасных частей. Мотоциклы пришли из Уфы с большим опозданием, и на одной машине вынуждены были выступать по два гонщика. Все это помешало Л. Дробязко, В. Нерытову, Ф. Шайнурову показать свое мастерство.

Адыгейский обком ДОСААФ много сделал, чтобы подготовить мототрек к встрече гостей. И все же предстоит еще большая работа, чтобы привести его в действительно хорошее состояние.

Н. ПАРАМОНОВ,
начальник учебной части Майкопского АМК,
нештатный корреспондент журнала «За рулем».

ВСТРЕТИЛИСЬ ВНОВЬ

УФА

Чтобы наиболее объективно и правильно оценить результаты международных соревнований гаревиков Польши, Чехословакии и СССР, лучше всего прибегнуть к сравнению их с результатами прошлых лет.

В июне 1959 года в Уфе состоялась первая встреча советских и польских спортсменов. Шестнадцать из двадцати предварительных заездов выиграли гости. Лучшим из советских гаревиков был тогда ленинградец А. Дежинов. Он занял пятое место. Фамилии Игоря Плеханова вообще не было в списке десяти сильнейших.

Август 1961 года. Уфимский мотодром «Труд». Соперники встретились вновь. В большинстве заездов побеждают советские спортсмены. В первый день соревнований они заняли два призовых места из пяти. 15 очков из 15 — таков блестящий результат уфимского гаревика Плеханова. 10 очков набрал его земляк Ф. Шайнуров, занявший четвертое место. На втором был опытный польский спортсмен И. Май и на третьем — двадцатилетний гаревик Чехословакии Я. Вольф. Второй день состязаний был еще более успешным для советских гонщиков. Они сумели занять три призовых места. Победителем снова стал И. Плеханов, набравший абсолютную сумму очков. Он же показал лучшую скорость круга.

Это о нем так тепло сказал после финиша представитель польской спортивной делегации Ростислав Словецкий: «Я смотрю на Игоря Плеханова и восхищаюсь: молниеносные старты, железное спокойствие, редкое упорство и вера в себя — все это говорит о большом спортивном будущем советского гонщика».

Земляк Плеханова Б. Самородов занял вторую ступеньку пьедестала, оттеснив И. Мая на третью. И снова четвертым был Ф. Шайнуров. Эти успехи тем более отрадны, что польская команда была составлена из гонщиков более опытных, чем те, что приезжали к нам два года назад.

Наши чешские друзья выставили не такой «обстрелянный» состав. Это и сказалось на их результатах. Выбыли из соревнований Б. Сланы и Б. Рендей. Неудача постигла во второй день блестяще выступавшего вначале Я. Вольфа (младшего). Этот порывистый, темпераментный спортсмен, мастер удивительных рывков и обгонов смело соперничал с Маем, Шайнуровым, Самородовым и обеспечил себе почетное третье призовое место. А на второй день подвели нервы. Четыре падения в великолепно начатых заездах и только одна победа.

Как и всегда, на соревнованиях в Уфе господствовал дух братской дружбы.

Л. НЕЧАЕВА,
нештатный корреспондент журнала «За рулем».

РОВНО

С утра к трибунам мототрека, украшенным национальными флагами Польши, Чехословакии и СССР, устремились тысячи ровенских болельщиков. Их ряды пополнили приехавшие на соревнование любители мотоспорта из соседних областей и даже из Киева.

Первые же заезды показали, что борьба за призовые места будет острая и напряженная. В первый день высоким мастерством блеснули гонщики Чехословакии. Лучшим из них был Б. Сланы, занявший первое место. Очень красиво проходил дистанцию и молодой Вольф, который был вторым. В остром соперничестве с ними последующие места заняли Л. Дробязко, Ф. Шайнуров, польский гонщик Б. Идзиновский и В. Нерытов.

Во второй день соревнования проходили под непрекращавшимся дождем. Последние заезды напоминали скорее «водяные», чем гаревые гонки. Несмотря на это, спортсмены показывали хорошее время. В итоге первое место снова занял Б. Сланы, за ним Ф. Шайнуров, Л. Дробязко, Я. Вольф, Б. Идзиновский и В. Кузнецов.

В ходе соревнований было много острых моментов, однако во всех случаях спортсмены показывали примеры спортивной этики и настоящей дружбы.

Команда СССР, безусловно, состоит из сильных гонщиков, которые с успехом могут выступать на международной арене. Но, к сожалению, этот состав остается постоянным. Только Ровенская область смогла пополнить команду двумя способными гонщиками — В. Шило и Б. Савойским. Не говорит ли это о том, что гаревый спорт пока еще не достиг массовости?

Надо отметить, что Федерация автомотоспорта УССР не уделяет внимания гаревым гонкам. Только этим можно объяснить, что на первенстве Украины были представлены гонщики всего трех областей.

Хороший почин в развитии гаревого мотоспорта сделал президиум Ровенского обкома ДОСААФ, принявший решение о создании самодеятельного спортивного гаревого клуба на базе мототрека. Уже сейчас клуб объединяет многих энтузиастов гаревых гонок, с успехом выступающих на областных соревнованиях.

Ровенский обком ДОСААФ провел также большую работу по реконструкции мототрека. Увеличено количество мест для зрителей, переоборудованы боксы для мотоциклов, построены кассы, иными словами, созданы удобства для спортсменов и зрителей. Нужно, чтобы инициативу ровенских досаафовцев по развитию мотогонок на гаревой дорожке подхватили и в других областях и республиках.

А. НИКОЛАЕВ,
начальник Ровенского автомотоклуба ДОСААФ,
нештатный корреспондент журнала «За рулем».

ЛЬВОВ

Тысячи львовчан пришли на стадион Спортивного клуба армии, чтобы посмотреть состязание сильнейших мотоциклистов Чехословакии, Польши и Советского Союза на гаревой дорожке.

К этому событию готовились долго и тщательно. Много сделали руководители СКА. Большую помощь оказали им общественники — инженеры Львовского автобусного завода тт. Ильинский, Пирогов и Этлин. Они оборудовали стартовое устройство, безотказно действовавшее во время соревнований. Зрители с волнением наблюдали за борьбой Шайнурова и Мая, Дробязко и Сланы, Сухецкого и Рейдека.

Дорожка нашего стадиона не совсем обычна. Слой гари здесь очень плотный, а ширина ее значительно меньше обычной. Несмотря на это, темп гонки был предельно высоким.

Первый день соревнований принес успех советским мотоциклистам. Мастера спорта Ф. Шайнуров и Л. Дробязко заняли первое и второе места. Шайнуров установил рекорд трека. Четыре круга (1600 м) он прошел за 1 минуту 19 секунд.

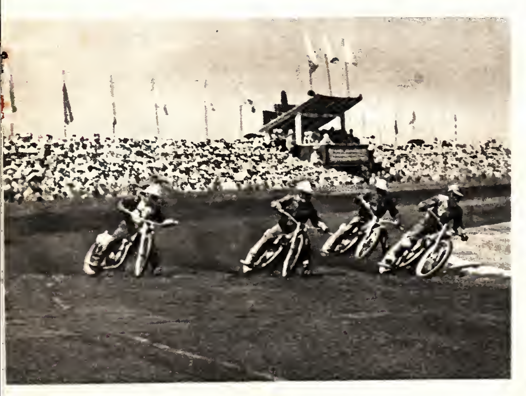
Во второй день высокое мастерство показали гости. Я. Сухецкий выиграл все 5 заездов и набрал 15 очков. Вторым был чехословацкий мастер В. Сланы — 13 очков. Столько же очков и у Л. Дробязко, занявшего третье место.

Зрители тепло приветствовали чехословацких спортсменов — отца и сына Вольф. Кстати, младшему, Ярославу, в день гонок исполнилось 20 лет. И, хотя ему не удалось занять призового места, незаурядным мастерством он покорил сердца любителей мотоспорта.

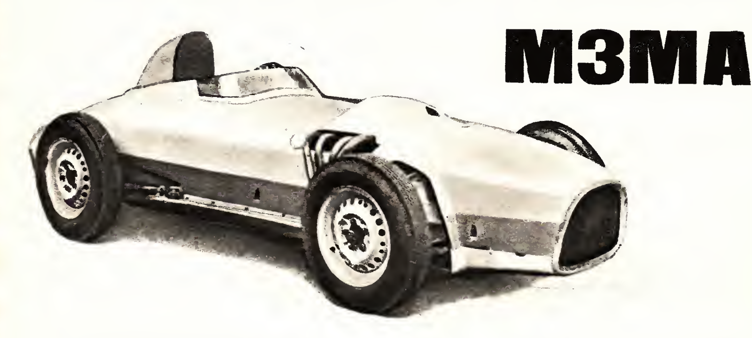
Теперь уже ясно, что гонкам по гаревой дорожке успех у львовчан обеспечен.

А. ЛЕБЕДЕВ,
мастер спорта, тренер Львовского автомотоклуба,
нештатный корреспондент журнала «За рулем».

На треке в Ровно.



СКОРОСТНЫЕ АВТОМОБИЛИ МЗМА



КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СКОРОСТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ МЗМА

Модель	«Москвич-Спорт», спортивный	«Москвич-Г1», гоночный	«Москвич-Г3» класса «Юниор»
Двигатель, модель	404	405	407
Число цилиндров	4	4	4
Ход поршия и диаметр цилиидров в мм	67,5×75	72×67	76×75
Рабочий объем в см^3	1073	1091	1358
Степень сжатия	9,2	8,8	9,05
Мощность в л. с.	58 при 4800 об/мии	75 при 5600 об/мин	69,5 при 4600 об/мин
Сцепление	Сухое одиодисковое	Сухое однодисковое	Сухое однодисковое
Коробка передач	Трехступенчатая	Четырехступеичатая	Четырехступеичатая
Передаточное число главной передачи	3,67	3,67	4,37
Площадь тормозных иакладок в см^2	552	552	741
Передаточное число рулевого управлеиия	15,0	16,6	11,6
Шины	5,00-16	5,00-16	5,60-15
База в мм	2340	2440	2150
Колея (спереди и сзади) в мм	1105/1168	1220/1168	1262/1250
Габаритные размеры в мм:			
длина	4130	4300	3500
ширина	1375	1340	1424
высота	1015	1012	1035
Дорожный просвет в мм	155	150	120
Лобовая площадь в м^2	1,05	0,65	0,84
Макс. скорость км/час	160	203	170
Запас топлива в л	75 или 140	120	45
Вес в кг:			
сухой	825	585	605
с заправкой	890	650	654

Гоночный автомобиль класса «Юниор», построенный на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА), хорошо зарекомендовал себя на первенстве СССР по шоссейно-кольцевой гонке. На этом автомобиле мастер спорта Ю. Чвиров завоевал в 1961 году звание чемпиона СССР. Редакция обратилась к конструкторам машины с просьбой рассказать о работах завода в области спортивного автомобилестроения.

В мае 1954 г. вышел на старт шоссейио-кольцевых гонок двухместный спортивный автомобиль «Москвич-Спорт», впервые созданный заводом специально для соревнований. Это была по существу серийная машина со специальным двигателем и некоторыми переделками. Коробка передач, сцепление, передняя и задняя подвески, тормоза, рулевое управление, а также отдельные элементы кузова — пол, щит передней части, лонжероны подрамника были взяты с легкового автомобиля «Москвич-401». Часть деталей кузова пришлось изготовить заново. На автомобиле был установлен опытный верхнеклапанный двигатель с полусферическими камерами сгорания, сконструированный под руководством И. И. Окунева.

Вскоре на нашем заводе были спроектированы и построены одноместные гоночные автомобили, получившие индексы Г-1 и Г-2. Их главной конструктивной особенностью явилось заднее расположение двигателя. Задняя подвеска, детали карданного вала, тормоза были взяты с «Москвича-401», рулевой механизм и задние амортизаторы — с «Победы». Широко использовали и детали передней подвески автомобиля «Москвича-401». Оригинальной была коробка передач — четырехступенчатая, с дистанционным управлением.

В отличие от спортивного автомобиля с несущим кузовом «Москвич-Г1» был снабжен лонжеронной рамой из труб диаметром 88 мм. Более поздняя модель (1956 года) — гоночный автомобиль «Москвич-Г2» отличался в основном кузовом и был предназначен для линейных гонок и рекордных заездов.

Каких же результатов в соревнованиях добились гонщики на первых скоростных автомобилях МЗМА?

На «Москвиче-Спорте» трижды — в 1957, 1958 и 1959 гг. — было выиграно первенство страны. Спортсмены, стартовавшие на автомобилях «Москвич» моделей Г-1 и Г-2, четыре раза обновляли всесоюзные рекорды (3 из них не перекрыты до сих пор) и в 1959 г. завоевали звание чемпионов СССР.

В последние годы автомобильные гонки стали проводиться на кольцевых трассах, изобилующих крутыми поворотами. Гоночные машины названных выше моделей оказались для них малопригодными. Кроме того, «Москвичи» Г-1 и Г-2 не отве-

чали требованиям формулы «Юниор», предусмотренной новой классификацией по автомобильному спорту. Они участвовали в соревнованиях в одном классе с более мощными гоночными автомобилями (2,5 л).

Все это побудило коллектив МЗМА создать автомобиль формулы «Юниор». К работе приступили в январе 1960 г. Большую помощь в проектировании машины оказали конструкторы В. Марченко и В. Щавелев. В постройку автомобиля много труда вложили жестянщик В. Мамонтов, слесари А. Андреев, В. Каменский, П. Листратов, сварщики Н. Асейкин, И. Бабашкин, мастера Е. Гвоздев, Б. Гуревич, А. Фунтасов, И. Цветков, гонщик Ю. Чвиров и инженер-моторист А. Кузичкин.

Условия производства потребовали как можно шире использовать в конструкции автомобиля узлы и детали стандартной продукции завода. Поэтому на новой машине (она получила индекс Г-3) переднее расположение двигателя и зависимая рессорная задняя подвеска оказались неизбежными. Сиденье поместили сбоку карданного вала. Это позволило снизить центр тяжести и уменьшить лобовую площадь автомобиля. Двигатель, если смотреть на него сверху, был повернут на 10°, карданный вал мы расположили справа от гонщика, а редуктор заднего моста сместили вправо на 214,5 мм.

В двигателе (модель 407) степень сжатия была увеличена до 9 : 1 путем фрезерования головки цилиндров. Для улучшения наполнения цилиндров мы установили четыре карбюратора К-28Б (с мотоцикла ИЖ-49). Много внимания пришлось уделить выбору рациональной длины впускных и выпускных труб и насадок для карбюраторов. Распределитель зажигания был установлен в крышке распределительных шестерен. Свечи использовались марки ВКС-30. В качестве топлива применялся бензин А-98. На стенде двигатель показал мощность 70 л. с. при 4600 об/мин коленчатого вала.

Коробку передач, рулевой механизм, задние амортизаторы для «юниора» мы взяли с автомобиля «Москвич-410Н». В тормозной системе единственным отклонением от стандартного варианта было наличие двух главных тормозных цилиндров, как этого требуют правила. Разумеется, привод сцепления (механический) и механизм привода от тормозной педали к этим цилиндрам пришлось изготовить заново.

Рулевую трапецию мы применили трехзвенную. Длина маятниковых рычагов и сошки нами подобрана так, что общее передаточное число стало равно 11,6. Рулевое колесо для облегчения входа и выхода гонщика сделано быстросъемным.

Рама выполнена в виде пространственной фермы из труб, диаметром 42 мм и толщиной стенок 2 мм. Вес ее несколько завышен, но зато прочность и жесткость более чем достаточны.

Детали передней подвески в основном использованы с «Москвича-407». Взамен стандартной поперечины была изготовлена более легкая, привариваемая к раме. При такой поперечине оси рычагов подвески, если смотреть сверху, расположены параллельно продольной оси автомобиля, а не отклонены от нее на 15°, как на «Москвиче-407».

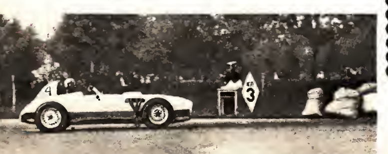
Кузов машины — алюминиевый, легкосъемный; днище его связано с рамой.

Автомобиль «Москвич-Г3» был построен в апреле 1961 г. В мае на нем стартовал в гонках первого этапа первенства страны мастер спорта Ю. Чвиров, одержавший победу в своем классе и показавший лучшее время круга. В гонках на «Невском кольце» Ю. Чвиров остался вторым, но по сумме двух этапов набрал наибольшее количество зачетных очков, завоевав таким образом звание чемпиона страны. Сравнительно высокие технические результаты были достигнуты на этом автомобиле и в международных соревнованиях на «Невском кольце». В частности, на нем перекрыт абсолютный рекорд трассы, установленный на гоночном автомобиле свободной формулы.

К будущему сезону мы рассчитываем построить гоночный автомобиль класса «Юниор» с задним расположением двигателя.

И. ГЛАДИЛИН,
заместитель главного конструктора МЗМА.
Л. ШУГУРОВ,
ведущий конструктор.

Чемпион СССР в классе автомобилей формулы «Юниор» мастер спорта Ю. Чвиров на дистанции «Невского кольца» в Ленинграде





ПЕРВЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО КАРТИНГУ

Совсем недавно спортсмены-автомобилисты начали строить карты. И вот уже мы увидели их на треке столичного стадиона Юных пионеров. Создатели машин — москвичи Эрик Славский и Владимир Егоров, рижане Леонхард Рейнхольд и Янис Лапиньш — немало потрудились, чтобы машины были легкими, быстроходными, выносливыми.

Соревнование в Москве — один из этапов начавшегося энергичного шествия картинга по стране (Вентспилс — Москва — Тула — Ногинск — Смоленск — Минск). В первых состязаниях, состоявшихся на велотреке «Динамо» в Вентспилсе, участвовало 17 спортсменов. Но с каждым новым соревнованием число участников все увеличивается.

Популярность картинга объясняется главным образом простотой изготовления и дешевизной его спортивно-технических средств. Он доступен широким кругам начинающих спортсменов, позволяет привлечь к техническому творчеству и соревнованиям тысячи любителей. Картинг является как бы преддверием настоящего автомобильного спорта, начальной школой спортивного мастерства. Да и организация соревнований не представляет значительных трудностей. Все это открывает большие возможности для распространения картинга.

Какие выводы можно сделать, основываясь на первом опыте проведения соревнований по картингу?

Прежде всего, что эти соревнования проходят в острой спортивной борьбе. Хотя карты не выглядят столь внушительно, как «настоящие» гоночные автомобили, и развивают относительно невысокие скорости (до 75—80 км/час), состязания отнюдь не теряют остроты. Они увлекательны для спортсменов и интересны для зрителей.

В нынешнем году соревнования картингистов проводились только на треке. Тем самым не использовалось одно из главных достоинств картинга — возможность организации шоссейно-кольцевых гонок в миниатюре в самых разнообразных условиях — на трассах с земляным, травяным и гаревым покрытиями. Городская площадь, аллеи парка, дорожки стадиона и просто ровные площадки могут стать ареной «жарких схваток». Эти резервы должны быть приведены в действие.

Организаторы картинга, на наш взгляд, проявили мало заботы о популяризации соревнований. Реклама первых состязаний в столице, мягко выражаясь, оставляла желать лучшего. Поэтому на стадионе Юных пионеров собрались в основном «местные» зрители.

В распоряжении организаторов картинга имеются такие мощные средства пропаганды, как радио, телевидение, спортивная пресса. Почему же они не используются?

В ряде автомотоклубов накоплен известный опыт проведения состязаний на основе самоокупаемости. Организаторы автомобильных и мотоциклетных соревнований в Латвии, Эстонии, в Ленинграде выручают от них немалые средства, которые направляются на дальнейшее развитие автомотоспорта. Руководители автомотоклубов должны использовать этот опыт и при организации соревнований на картах.

И последнее замечание. Уже первые состязания показали, что временные технические требования к картам и правила проведения картинга нуждаются в пересмотре. Автомобильному комитету Федерации автомотоспорта СССР следует тщательно изучить опыт изготовления картов, организации соревнований и определить дальнейшие пути развития картинга в нашей стране.

Л. ЗЕЛИКСОН,
судья всесоюзной категории.

Проба сил

ПЕРВЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ПО АВТОМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ

До лета 1961 года наши автомоделисты никогда не участвовали в международных встречах. Поэтому вполне понятно то волнение, с которым было встречено известие о проведении на Центральном стадионе в Лужниках в августе первых международных автомодельных соревнований. Советским спортсменам предстояло помериться силами с лучшими конструкторами миниатюрных автомобилей — участниками сборных команд Польши и Венгрии.

Подготовка к этой встрече была проведена солидная. В автомодельном комитете ФАМС, в ЦАМК детально обсуждались кандидатуры тех, кому предстояло в составе двух сборных команд СССР выступать на лужниковском корте. Восемь сильнейших спортсменов тренировались в Расторгуеве под руководством опытного тренера Л. Кинсберга.

Наиболее сильными конкурентами у наших команд были гости из Венгрии, имеющие немалый опыт международных встреч. Правда, на предварительных заездах их гоночные модели развивали скорости, примерно равные нашим, и по компоновке, по внешним формам они почти не отличались от моделей наших рекордсменов. Только опытный глаз мог подметить, что венгерские машины далеко не раскрыли своих возможностей на «прикидках».

Как развернулась спортивная борьба? В первый день соревнований состоялись заезды на дистанции 500 м и 2 км. Как всегда, они начались с состязаний гоночных моделей малых кубатур — класса 1,5 см³. На корте польский спортсмен Г. Олейник. Его модель прошла дистанцию со скоростью 68,792 км/час. Советскому моделисту С. Казанкову удалось в первой же попытке улучшить этот результат — 95,744 км/час. «Потолок» скоростей поднимает еще выше венгр Д. Висмег. Его модель пробегает пятисотметровку со скоростью 105,882 км/час. Однако во второй попытке С. Казанков вновь вырывает первенство: его модель развила скорость 108,433 км/час. Первый успех советской команды.

Удача сопутствовала нам и в состязаниях моделей других кубатур. В классе гоночных автомобильчиков 2,5 см³ наилучший результат показала модель А. Давыдова (2-я команда СССР) — 125 км/час. Хорошую скорость — 142,857 км/час зафиксировали судьи и в заездах пятикубовых моделей. Причем сразу — у двух советских и венгерского спортсмена. О. Маслов и В. Енин принесли командам необходимые очки в соревнованиях моделей класса 10 см³.

В заездах на дистанции 2000 м наши спортсмены упустили лишь одно призовое место — в классе полуторакубовых моделей.

Таким образом, по итогам первого дня встречи наши команды — первая и вторая — набрали наименьшее количество баллов и занимали соответственно первое и второе места. На третьем шли венгры, на четвертом — поляки.

Впереди оставалась наша «коронная» (по мнению моделистов и представителей) — пятикилометровая дистанция.

И вот тогда-то произошло непредвиденное: пятикубовая модель Г. Стасюка (первая команда СССР) и десятикубовая гоночная В. Енина (вторая команда СССР) не закончили дистанции и принесли по пятнадцать штрафных очков. Судьба командного места была решена: первенство и почетный приз соревнований завоевали венгерские спортсмены, нашим командам пришлось потесниться на второе и третье места.

Случаен ли этот проигрыш? На наш взгляд, нет.

В подготовке моделистов СССР к соревнованиям был допущен ряд недочетов, повлиявших на их выступления. В самый последний момент тренер команд Л. Кинсберг передал свои полномочия другим лицам, которые, естественно, не могли знать, какие «каверзы» готовят им модели.

Отсутствие тренера сказалось и на ходе самих заездов. Одержав победы в первый день соревнований, наши спортсмены как-то успокоились, заметно ослабла дисциплина. И вот результат. Когда при первой попытке модель Г. Стасюка сошла с дистанции, причина была тут же выяснена. Не требовалось много времени, чтобы устранить поломку. Но Г. Стасюк не внял советам своих товарищей по команде и на второй попытке запустил другую модель, заставив ее двигатель работать на пределе. Не случаен и сход модели В. Енина с двигателем 10 см³ на дистанции 5 километров. Она была конструктивно не совершенна, и без необходимой помощи со стороны тренера моделисту не удалось добиться устойчивого результата.

На выступления наших спортсменов наложила отпечаток и борьба за личные призовые места, в ходе которой иногда забывалось о судьбе команды в целом. Сказался, видимо, малый опыт командных выступлений.

И, наконец, подведение итогов встречи, по нашему мнению, следовало бы вести не по наименьшему количеству очков, а по системе, рекомендованной Международной федерацией автомодельного спорта — по наивысшему баллу. Тогда не было бы такого парадокса, когда почти все личные призовые места достались спортсменам советской команды, а показавшие более скромные результаты венгры стали обладателями командного первенства.

Первые международные автомодельные соревнования послужили хорошим уроком для советских спортсменов. Они показали, что, несмотря на отдельные недочеты в подготовке команд, наши моделисты вполне могут встречаться с сильнейшими спортсменами европейских стран на международных соревнованиях.

Г. РУФАНОВ, Ю. ГЕРБОВ.

На снимке: венгерские спортсмены (слева направо) Э. Хорват, Л. Цифра и Г. Катона за подготовкой моделей к стартам.



На корте — польские автомоделисты Г. Олейник (слева) и Л. Зеленский. Фото Ю. БЕХТЕРЕВА.



К МЕСЯЧНИКУ ЧЕХОСЛОВАЦКО-СОВЕТСКОЙ ДРУЖБЫ



Воспитание спортсменов в ЧССР

Спортсмены Чехословацкой Социалистической Республики прочно заняли одно из ведущих мест в европейском автомотоспорте. Гонщики ЧССР не раз одерживали победы в крупнейших международных встречах, в том числе в шестидневных соревнованиях ФИМ, которые по праву считаются неофициальным первенством мира.

Эти успехи пришли не сами по себе. Они явились результатом большой воспитательной работы и кропотливой тренерской деятельности.

Подготовку спортсменов-автомобилистов и мотоциклистов ведет у нас главным образом оборонное патриотическое Общество Свазарм. Эта подготовка весьма многогранна и включает в себя несколько этапов. Начинается она в низовых коллективах. Каждая хорошо работающая первичная организация Свазарм заботится о росте числа спортсменов среди членов Общества, о вовлечении в соревнования владельцев автомобилей и мотоциклов. Большое количество спортивных мероприятий, проводимых первичными организациями и местными клубами, дает возможность все время пополнять ряды мотоспортсменов. На соревнованиях и предшествующих им тренировках молодые гонщики учатся у более опытных, испытывают свои машины, осваивают технические приемы их вождения. Обилие соревнований позволяет спортсменам все время поддерживать спортивную форму и повышать мастерство. Независимо от разряда и спортивных успехов каждый мотоциклист и автомобилист имеет неограниченные возможности для участия в соревнованиях.

Важнейшую роль в подготовке спортсменов высокого класса играют организуемые областными и краевыми комитетами Свазарм сборы лучших гонщиков. Цель таких сборов — помочь спортсменам еще до начала сезона обрести хорошую спортивную форму. Современный автомотоспорт предъявляет очень высокие требования к гонщикам в области технического обслуживания машин. Даже самый отличный водитель не сможет стать хорошим спортсменом, если он не является одновременно и опытным механиком. Во время соревнований машины, особенно двигатели, работают в исключительно напряженных условиях, и поэтому не всегда удается избежать повреждений. На сборах спортсменов учат, как быстро и правильно устранять неисправности, в предельно сжатые сроки заменять шины и т. п. При этом молодым помогают более опытные. Часто применяется и такой метод: гонщик должен точно определить и быстро устранить неисправность, которую преднамеренно сделал в его отсутствии инструктор. Такие занятия служат хорошей школой. Не случайно поэтому чехословацкие гонщики славятся своим умением выходить из самых трудных положений. Вспомним хотя бы мотогонщика В. Седину. Только превосходное знание мотоцикла и опыт механика позволили ему успешно окончить ряд крупных соревнований. Много подобных примеров можно привести из практики выступлений наших автомобилистов в международных гонках.

Над созданием и совершенствованием спортивной техники у нас работают не только на заводах, но и в свазармовских экспериментальных цехах. Сборы лучших гонщиков областей и краев, как правило, используются для испытания новых конструкций, узлов и агрегатов.

Ежегодно проводятся и сборы ведущих спортсменов республики, представляющих ее на международных соревнованиях. Здесь можно увидеть не только гонщиков Свазарма, но также спортивных обществ «Руде гвезда» и «Дукла», культивирующих автомотоспорт.

В основе каждого такого сбора лежит тренерский план, предусматривающий политические информации и лекции, разбор новых положений Спортивного устава, анализ тактики езды, техническое обслуживание машин, занятия по устранению повреждений и, разумеется, практические тренировки в кроссе, многодневных соревнованиях или на шоссе, в зависимости от специализации спортсменов.

На тренировках особое внимание уделяется целесообразности применения того или иного стиля при движении по данной местности или прохождению серии поворотов. Ежедневно оцениваются результаты каждого гонщика — анализируются его достижения и недостатки.

Сборы заканчиваются контрольными соревнованиями, которые служат для отбора гонщиков к участию в международных встречах. Результаты прошлых спортивных сезонов показали, что такие тренировки имеют большое значение для правильного комплектования сборной команды страны, а также служат укреплению дружбы и товарищества в спортивных коллективах.

За последнее время существенно изменился принцип подбора спортсменов для занятий на сборах. В них теперь принимают участие не только гонщики, показавшие в прошлом сезоне лучшие результаты, но и молодые спортсмены, которые еще не достигли высокого спортивного мастерства, но подают надежды. Кроме того, были организованы специальные сборы молодых мотоспортсменов под руководством лучших чехословацких мастеров Я. Чижека и М. Соучека.

В весенних и летних сборах по всем видам автомобильного и мотоциклетного спорта стали принимать участие и областные тренеры. Здесь они проходят основательную практическую и теоретическую подготовку, а также овладевают методикой воспитания спортсменов.

Свазарм воспитывает в своих спортсменах не только стремление к хорошим результатам, но и высокие моральные качества. Спортсмены активно участвуют в жизни спортсекций и клубов, в работе народных Комитетов, примерно трудятся на производстве. Так, один из сильнейших кольцевиков мира Г. Гавел — активный деятель автомотоклуба в Бревнове, а член сборной А. Матейка — в Бродцах над Сазавой. Известный мотоспортсмен Седина — председатель цеховой организации Коммунистической партии Чехословакии на заводе имени 9 Мая, гонщики из Стракониц Пудил, Роучка, Даребны — члены бригад социалистического труда.

Упорные тренировки в сочетании с большой воспитательной работой приносят чехословацким автомотоспортсменам все новые и новые успехи.

М. ЭБР,
чехословацкий журналист.

На снимке: показательные выступления мотоциклистов Свазарма.

ПЕРЕД ЗИМНИМИ СТАРТАМИ

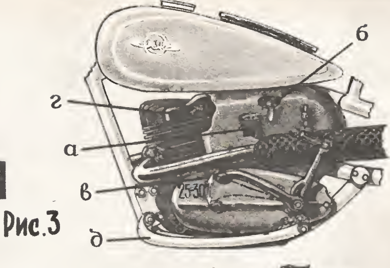


Рис.3

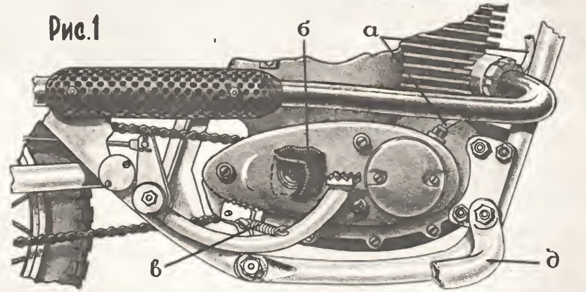


Рис.1

Летне-осенний спортивный сезон закончился. Впереди зима, и мотоспортсменам ее надо встретить во всеоружии. Подготовка машин к разным видам зимних соревнований имеет свои особенности. Ниже мы публикуем статьи, которые могут оказаться полезными для молодых кроссменов и участников гонок по льду.

Первая принадлежит Г. Жемочкину, механику мотосекции МИФИ, неизменно добивающейся успехов в крупных зимних соревнованиях.

В статье аспиранта МАДИ Ю. Котелевского об инженерной подготовке мотоцикла для гонок по ледяной дорожке освещаются некоторые вопросы устойчивости мотоцикла.

Холод, снег и... надежность кроссовой машины

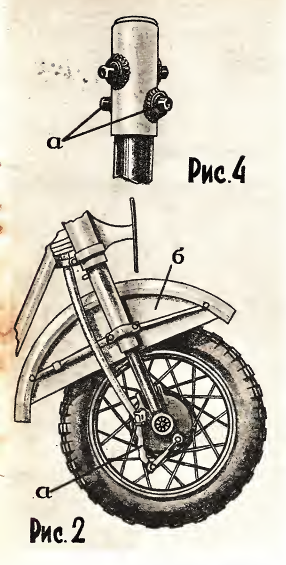
Зимой у гонщика, участвующего в кроссе, и его мотоцикла появляются новые препятствия: холод, лед, снег, замерзшие колеи на трассе. К борьбе с этими врагами надо подготовить машину заранее.

Не допускайте образования льда. Во время летних и особенно осенних тренировок и соревнований в бензобаке, карбюраторе, бензокранике скапливается вода. При минусовой температуре она превращается в лед, который может нарушить поступление топлива из бака в смесительную камеру. Поэтому надо тщательно промыть эти узлы бензином, а карбюратор продуть сжатым воздухом после промывки. Отверстие в пробке бензобака следует увеличить до 2—2,5 мм, свободно вставив в него шплинт. При движении мотоцикла шплинт будет вибрировать и не даст образоваться льду на краях отверстия.

Надо учесть также, что после соревнований или тренировок, когда мотоцикл вводят в теплое помещение, на контактах и катушке высокого напряжения конденсируются пары воды, что отрицательно сказывается на работе магнето. Чтобы создать вентиляцию, снимают крышку магнето. Кроме того, полость картера двигателя, там где установлено магнето или генератор переменного тока, соединяют с атмосферой дополнительной трубкой (рис. 1а). На провод высокого напряжения надевают резиновую трубку и тщательно изолируют его как у выхода из магнето, так и при соединении с наконечником.

Холод меняет свойства жидкости. Приняв меры против образования льда, нужно заменить масло в коробке передач. Если оставить в ней более густое летнее масло, сцепление станет пробуксовывать во время движения мотоцикла. При температуре до —10° в коробку передач заливают смесь автола с трансформаторным маслом (приблизительно по 50%), а при более низких температурах — чистое трансформаторное масло. Попутно устраняют возможный перекос нажимного диска при выжимании рычага сцепления, вскрывая левую крышку картера и ослабляя или усиливая натяжение пружин. У мотоциклов ИЖ часто обламываются «усики» дисков сцепления. Причина этого — густое масло в коробке передач; при выжатом сцеплении диски не могут разойтись, и ударная нагрузка при включении передачи придется на их «усики».

Не годится зимой жидкость, залитая в амортизаторы летом, — ее надо заменить менее вязкой. За основу берут веретенное или трансформаторное масло. Если амортизаторы изношены, его сме-



Рисунки Г. Возлинского.

шивают с автолом. Немало времени и терпения нужно, чтобы добиться хорошей работы амортизаторов передней вилки и задних подвесок, сообразуя применение того или иного масла с температурой воздуха и профилем трассы. Опробовать амортизаторы надо не в теплом гараже, где вязкость масла значительно ниже, а на улице. К моменту старта масло амортизаторов должно быть доведено до рабочего состояния.

С похолоданием резко меняется качество рабочей смеси — она обедняется. Поэтому следует заново отрегулировать карбюратор — поставить жиклер с большим отверстием, предварительно прогрев двигатель.

У неподготовленного к зиме мотоцикла нередко в соревнованиях заклинивает тросы и плохо работают рычаги управления. Чтобы избежать этого, следует смазать тросы управления веретенным или трансформаторным маслом. Это можно сделать, освободив лишь один конец троса и не снимая его полностью: надо заполнить кусок резиновой трубки маслом и пропустить через нее трос, прижимая к нему трубку, чтобы масло не выливалось.

Свободные выходы тросов сцепления и переднего тормоза надо защитить, как это показано на рис. 2а, кусками резиновой трубки, применяемой в медицине.

Ручку управления газом необходимо тщательно вымыть бензином и смазать жидким маслом, после чего обмотать изоляционной лентой. Это предохраняет от попадания влаги.

Чтобы предупредить замерзание червяка выжима сцепления двигателя мотоциклов ИЖ-49, которые еще применяются в кроссе, защитный колпачок следует закрыть куском материи, приклеиваемой к крышке нитрокраской (рис. 1б).

Для более надежного «растормаживания» на рычаг ножного тормоза устанавливают пружину «в» тормозной колодки (рис. 1).

Снег — враг карбюратора и свечей. Колеса и ноги гонщика бороздят снег. На участках трассы, где он поглубже, образуется целое облако снежной пыли. Она опасна для двигателя. Чтобы снег не попал в картер и цилиндр, чтобы не заклинился золотник дросселя и не переохладился карбюратор, устанавливают защитные крышки (рис. 3). Лучше всего сделать их из алюминия толщиной 1,5—2 мм. Крышки должны легко сниматься, их надо хорошо пригнать по месту. Для утапливания поплавка служит отверстие с клапаном (а), для рычага бензокраника — отверстие «б». Устанавливать на карбюратор сетчатый фильтр не следует, так как сетка забьется снегом.

Дополнительной преградой для снега на пути к карбюратору будут и подкрылки «б» (рис. 2), которые устанавливают на щиток переднего колеса. Их делают из алюминия толщиной 1 мм.

От снега надо защитить и свечи. Если снег попадает на свечу, может расколоться изолятор. Поэтому на головку цилиндра устанавливают легкоснимаемый козырек «г» (рис. 3).

Для удобства гонщика при использовании мотоцикла ИЖ-57 на трассе с твердым снежным или ледяным покровом спортсменам небольшого роста можно рекомендовать несколько изменить крепление задних подвесок. Для этого к стаканам подвесок приваривают, как показано на рис. 4, две дополнительные цапфы «а». Если на трассе есть глубокие колеи или заснеженные участки, подвески устанавливают на старые цапфы.

На любом мотоцикле седло желательно заменить подушкой такой же, как у К-58К.

На заснеженной трассе с колеями гонщик для устойчивости вынужден спускать ноги, и не исключены травмы от ударов о подножки. Чтобы предупредить их, желательно установить предохранительные дуги «д» (рис. 1).

Рычаг ножного переключения передач для большего удобства следует устанавливать, как показано на рис. 3в.

Что можно рекомендовать в отношении шин? Все зависит от того, какова трасса. Если на ней много снега, покрышка для заднего колеса должна быть с редким рисунком протектора, при ледяном покрытии нужна шина с более частым рисунком. В том и другом случае на протекторе покрышки переднего колеса следует иметь вырезы, расположенные в шахматном порядке. Давление в шинах не должно превышать норму.

Г. ЖЕМОЧКИН,
механик мотосекции.

УСТОЙЧИВОСТЬ МОТОЦИКЛА

Мотоциклетные гонки по ледяной дорожке привлекают все больше участников и зрителей. К сожалению, промышленность не выпускает специальных мотоциклов для этого вида состязаний, и гонщикам приходится самим переоборудовать машины. Зачастую они не учитывают при этом технических норм и особенностей езды по льду.

В ледяных гонках у нас используют чехословацкие гаревые мотоциклы ЭСО-500 с двигателем мощностью 50 л. с. Но ходовая часть их малопригодна для этой цели.

Как известно, на гаревой дорожке при повороте происходит пробуксовка заднего колеса и занос его от центра поворота; переднее колесо сохраняет при этом первоначальное направление движения по касательной (к кривой поворота); угол между плоскостями колес составляет в среднем от 25 до 35°.

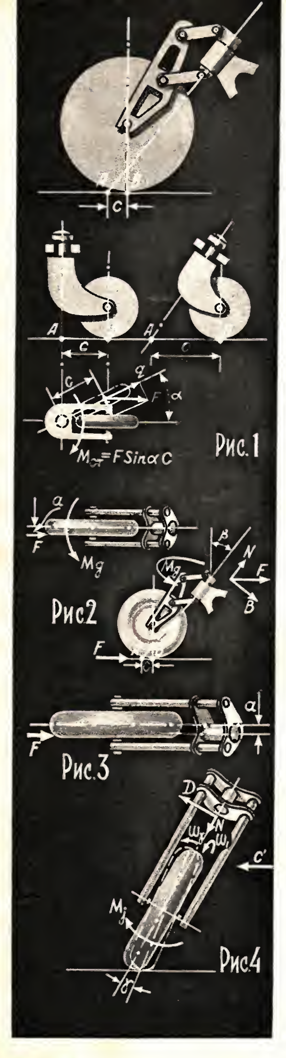
Чтобы движение было устойчивым, на мотоцикле ЭСО-500 угол наклона рулевой колонки сделан очень небольшим, в пределах 20—22°. Такой наклон почти не дает вылета колеса (рис. 1), и, следовательно, стабилизирующий момент, который удерживает переднее колесо в плоскости мотоцикла, практически равен нулю. Благодаря этому мотоцикл может «складываться» при прохождении поворота без особых усилий со стороны гонщика и сохранять нужный угол поворота переднего колеса.

Для большей наглядности рассмотрим схему работы передней вилки мотоцикла. Условия ее весьма сходны с условиями работы самоустанавливающегося колесика (рис. 1).

Ось, вокруг которой поворачивается передняя вилка с колесом, пересекается с поверхностью дороги в точке А, расположенной на некотором расстоянии от точки В касания колеса с дорогой. Если такое колесико отклонить на некоторый угол α от направления движения, то сила сопротивления качению F, называемая в данном случае стабилизирующей, стремится вернуть колесико в первоначальную плоскость. Стабилизирующий момент, равный $M_{ст} = F \sin \alpha\, C$, тем значительнее, чем больше плечо стабилизации С, называемое вылетом передней вилки. Из сравнения двух роликов нетрудно заметить, что чем больше угол наклона оси ролика (или вилки), тем больше вылет С.

Для мотоцикла, применяемого в гонках по гаревой дорожке, наличие такого момента крайне нежелательно, так как спортсмену придется из-за этого прилагать значительное усилие к рулю при прохождении поворота, противодействуя моменту, стремящемуся вернуть переднее колесо в среднюю плоскость мотоцикла. При этом нужно помнить, что чем рыхлее поверхность дорожки, тем больше сила сопротивления качению.

Иное дело в гонках по ледяной дорожке. Здесь мотоцикл проходит поворот с бо́льшим наклоном. В результате этого угол поворота переднего колеса очень мал и наличие стабилизирующего момента является положительным фактором, благоприятно сказывающимся на



устойчивость мотоцикла. Поэтому угол наклона оси рулевой колонки мотоциклов, предназначаемых для гонок по льду, рекомендуется делать в пределах 32—35°, а вылет от 80 до 100 мм.

Однако следует иметь в виду, что предыдущие рассуждения о действии стабилизирующего момента справедливы только для случая, когда сила сопротивления качению приложена в центре контакта переднего колеса с дорогой, то есть в средней плоскости колеса.

При прохождении поворота ледяной дорожки суммарная сила сопротивления качению, которая складывается из потерь в подшипниках переднего колеса, потерь на деформацию шины, а также из силы, затрачиваемой на деформацию льда при вкалывании в него шипов, одновременно находящихся в зацеплении, смещается от средней плоскости колеса на некоторую величину а, равную расстоянию от средней плоскости колеса до середины ряда виражных шипов (рис. 2).

Эта суммарная сила, приведенная к оси рулевой колонки, дает дестабилизирующий момент $M_g = F\cos\beta a$, который стремится повернуть переднее колесо внутрь круга. Когда колесо попадает в выбоину, величина этого момента резко возрастает, и это нередко приводит к падению гонщика. Увеличение угла наклона оси рулевой колонки благоприятно сказывается на уменьшении дестабилизирующего момента (уменьшается $\cos\beta$).

Можно добиться более устойчивого и безопасного движения мотоцикла и свести затрату физических сил гонщика к минимуму, уменьшив или полностью устранив этот момент. Для этого плечо, на которое действует момент, должно быть равно нулю, чего можно достичь смещением оси рулевой колонки от средней плоскости мотоцикла на величину а (рис. 3). При повороте колеса на некоторый угол сила F на плече, равном вылету вилки, будет стабилизировать движение, и оно станет устойчивым.

Величина смещения а зависит от типа и размера покрышки переднего колеса: для шины 2,75×23" оно составляет 27 мм, для шины 3,50×21" — от 33 до 35 мм. Поэтому при изготовлении рамы необходимо точно определить, какого типоразмера шины будут применяться.

Смещение оси рулевой колонки влево по ходу мотоцикла на величину а делает необходимыми некоторые изменения в конструкции передней вилки. Шток ее надо сместить от среднего положения на ту же величину. В итоге ось рулевой колонки будет проходить как раз через виражный ряд шипов. Колеса останутся в средней плоскости мотоцикла и будут расположены след в след.

На устойчивость и управляемость мотоцикла значительно влияет конструкция передней вилки (рис. 4). При прохождении поворота составляющая Д центробежной силы вызывает некоторое угловое смещение колеса γ относительно перьев вилки. Особенно это заметно у мотоциклов с вилкой телескопического типа. Неравная жесткость пружин, наличие большого числа зазоров между трущимися поверхностями делают этот угол в некоторых случаях заметным даже на глаз. При изменении плоскости вращения колеса относительно оси рулевой колонки возникает жироскопический момент $M_j = I\omega_1\omega_j$, который действует в плоскости, перпендикулярной плоскости вращения. Этот момент создает колебательные движения колеса вокруг оси рулевой колонки. Большая угловая скорость (ω_1) вращения колеса, значительный инерционный момент (I) делают M_j весьма внушительным даже при малых углах γ.

Кинематика передней вилки должна обеспечивать жесткую связь колеса, то есть постоянство плоскости его вращения относительно перьев и оси рулевой колонки. Этим требованиям удовлетворяет передняя вилка параллелограмного типа. Единственный недостаток ее — отсутствие плавности хода.

Дело в том, что в качестве упругого элемента на таких вилках применяются спиральные пружины, а для гашения колебаний служат фрикционные демпферы. При затяжке демпфера любой толчок или удар о неровность дороги меньший по величине, чем сила трения в демпфере (сила затяжки), вилкой не воспринимается, и она работает как жесткая велосипедная вилка. Все это неблагоприятно сказывается на управляемости мотоцикла. Помимо того, у гонщика от жестких толчков устают руки.

Этот недостаток параллелограмной вилки легко устраним. Если вместо спиральной пружины установить на ней гидравлический амортизатор с пружиной от задней подвески современного мотоцикла (например, «Ява-175» или К-175С), то получится вилка с такой же характеристикой по плавности хода, как и у вилки телескопического типа.

Предлагаемую здесь конструкцию ходовой части можно использовать с двигателем ЭСО-500 и с отечественными двигателями любой другой кубатуры отечественного производства.

Новая рама прошла уже практическую проверку на легких мотоциклах. В наступающем спортивном сезоне любители мотоспорта увидят ее в гонках пятисоткубовых машин.

Ю. КОТЕЛЕВСКИЙ,
аспирант МАДИ, спортсмен 1 разряда.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

A — точка пересечения оси вилки (колесика) с поверхностью дороги;

B — точка касания колеса с дорогой;

α — угол поворота колеса в горизонтальной плоскости;

F — суммарная сила сопротивления качению;

C — плечо стабилизации, или вылет передней вилки;

Мст — стабилизирующий момент;

a — величина смещения силы сопротивления качению или плечо дестабилизации;

β — угол наклона от рулевой колонки в продольной плоскости;

Mg — дестабилизирующий момент;

C′ — центробежная сила;

ω_1 — угловая скорость вращения переднего колеса;

ω_j — угловая скорость перемещения переднего колеса в новую плоскость вращения;

I — момент инерции переднего колеса;

Mj — жироскопический момент;

γ — угол поворота переднего колеса относительно оси рулевой колонки и перьев вилки.

ПРОВЕРКА ТОРМОЗОВ ДЕСЕЛЕРОМЕТРОМ



Инж. Г. БЕРЕСТИНСКИЙ

Как проверить эффективность действия тормозов автомобиля в эксплуатационных условиях? Ее оценивают по одному из следующих показателей: тормозному пути, тормозной силе или максимальному замедлению при торможении.

Определяя величину тормозного пути, необходимо точно замерить скорость движения автомобиля. Сделать это можно при помощи специального прибора (пятое колесо) после тарировки спидометра проверяемого автомобиля. Если не протарировать спидометры, то будут значительные отклонения в показаниях скорости, что приведет к погрешностям в определении тормозного пути. Следовательно, данный способ практически малопригоден.

Проверить эффективность действия тормозов по величине тормозных сил, развиваемых при торможении на каждом колесе (или суммарной силы, приходящейся на весь автомобиль) можно только на специальных установках. Тем самым применение этого способа ограничено.

Самый доступный метод проверки тормозов — по максимальному замедлению. Он не требует дорогих и сложных приборов. Замедление автомобиля — это величина уменьшения скорости движения в течение одной секунды, измеряемая в метрах на секунду в квадрате (м/сек²). Для определения ее не нужно точно знать скорость начала торможения.

Замер максимального замедления рекомендуется НИИАТом как основной метод проверки эффективности действия тормозов в эксплуатации.

Новгородский завод треста гаражного оборудования (ГАРО) Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР осваивает в последнее время производство переносных приборов — деселерометров. Они предназначаются для определения максимального замедления автомобиля при торможении. Один из типов деселерометров модели 571, разработанный НИИАТом, описывается ниже. Это переносный, инерционный прибор с плоской пружиной. Метод измерений — предельный, с фиксацией сигнальной лампочкой. Предел измерения от 3 до 8 м/сек², точность — ±5%.

Габаритные размеры деселерометра — 135×67×31 мм. Весит он 670 кг.

Прибор состоит из корпуса 1, в верхней части которого закреплена чувствительная головка 2, а в нижней — батарея питания. Головка 2 закрыта крышкой 3, в которой смонтированы сигнальная лампочка 4 и контрольный уровень 5.

Чувствительным элементом деселерометра служит плоская пружина 6 с инерционной массой 7, установленная в двух ножевых опорах 8 головки. Микровинт 9 ограничивает величину отклонения массы 7, пропорциональную величине замедления.

При проверке тормозов микровинт устанавливают на контрольное замедление, характерное для автомобиля данного типа и модели.

Контрольная лампочка 4 включена в цепь батарейки карманного фонаря 10 через контакты 11.

Правилами движения по улицам и дорогам Советского Союза установлено, что при торможении ножным тормозом на сухой и ровной дороге со скоростью 30 км/час наименьшее замедление допускается на:

легковых автомобилях без пассажиров	5,8 м/сек²
грузовых автомобилях весом до 9 т:	
без нагрузки	5,0 м/сек²
с полной нагрузкой	4,0 м/сек²
грузовых автомобилях весом свыше 9 т:	
без нагрузки	4,2 м/сек²
с полным грузом	3,5 м/сек²
автобусах (без пассажиров)	4,2 м/сек²

При нерезком торможении ручным тормозом порожнего автомобиля, движущегося со скоростью 15 км/час, замедление не должно быть меньше 2 м/сек².

Определяют эффективность действия тормозов этим способом на горизонтальном участке дороги с усовершенствованным покрытием или на ровной, плотно укатанной грунтовой дороге.

Тормозные барабаны автомобиля перед испытанием должны быть холодными (при проверке на ощупь). Во время проверки рядом с водителем находится контролер. Он устанавливает перед собой на полу кабины деселерометр, настроенный для данной модели автомобиля.

Горизонтальность прибора, расположенного в направлении движения автомобиля, определяют по контрольному уровню 5 (см. рисунок). Водитель разгоняет автомобиль до скорости 30 км/час. После того, как установилось равномерное движение, контролер подает команду, по которой водитель выключает сцепление. По второй команде он производит экстренное торможение автомобиля ножным тормозом.

Тормозить надо быстрым нажимом на педаль, но без удара (при гидравлическом приводе тормозов — с максимальным усилием, при пневматическом — педаль должна быть полностью выжата).

Необходимо, чтобы во время проверки движение автомобиля было прямолинейным и устойчивым.

Если тормозная система исправна, то при достижении автомобилем определенной, заранее заданной предельной величины замедления должна загореться сигнальная лампочка.

Трестом ГАРО разработан и готовится к внедрению в производство деселерометр и другой конструкции (автор — инж. А. Колычев) с электронным датчиком абсолютной величины замедления при торможении.

ВОДИТЕЛЯ ЛИШИЛИ ПРАВ

ИМЕНИННИК СЕЛ ЗА РУЛЬ...

Оговоримся сразу, мы не собираемся рассказывать ни о неумелых водителях, ни об исковерканных жизнях, ни об искалеченных автомобилях. Жертв не было. И все же...

Одна из самых приятных дат в жизни каждого из нас — день рождения. Отмечать его можно по-разному. И никто не осудит именинника и его гостей за рюмку-другую выпитого при этом вина. Никто не осудит, если юбиляр, осушив последний бокал, не вознамерится сесть за руль своего автомобиля.

Помните, что гласит ст. 31 Правил движения транспорта по улицам и дорогам Союза ССР? — «Водителям воспрещается управлять транспортным средством в состоянии хотя бы самого легкого алкогольного опьянения». К сожалению, встречаются еще люди, забывающие о том, что пьяный шофер за рулем автомобиля — потенциальный преступник. В их число попал недавно и московский врач-стоматолог С. Л. Розинштейн. После обильных возлияний в ресторане Розинштейн решил отправиться домой на своем автомобиле ЭЖ 69-48. Пошатываясь, он сел за руль, включил зажигание, начал маневр, намереваясь выехать на улицу Горького. Кто знает, чем могла бы кончиться эта поездка. Но, по счастью, рядом с рестораном оказались патрули комсомольской дружины МГК ВЛКСМ. Несмотря на яростное сопротивление Розинштейна, они доставили пьяного водителя в штаб дружины. Обнаружилось, что к тому же именинник управлял своим автомобилем, не имея водительского удостоверения, а у его машины были серьезные дефекты, угрожавшие безопасности движения: не работали ножной тормоз, указатели поворотов.

В дисквалификационной комиссии ГАИ разговор с нарушителем был короткий: Розинштейна лишили прав управления автомобилем.

Безответственный водитель наказан. Но пусть этот пример послужит хорошим уроком всем любителям спиртного, имеющим водительские права. Ведь езда за рулем в состоянии опьянения далеко не всегда заканчивается простым лишением водительских прав.

Е. БОБКОВ,
подполковник милиции.

НОВОЕ

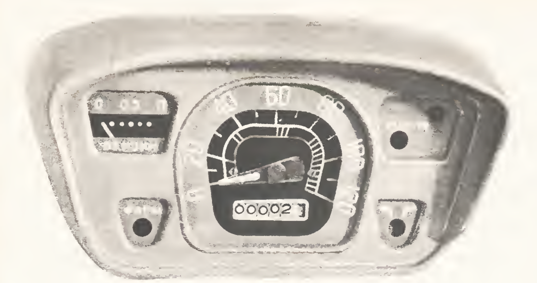


Рис. 1.

ПРИБОРЫ ДЛЯ „ЗАПОРОЖЦА" И „МОСКВИЧА"

Перед вами на фото (рис. 1) щиток контрольно-измерительных приборов автомобиля «Запорожец». Их выпускает Рижский завод «Автоэлектроприбор».

Щиток крепится на панели и находится перед водителем. В него вмонтированы спидометр, указатель уровня топлива и четыре сигнализирующие лампочки.

Конструкция спидометра проста и обеспечивает достаточную точность.

Указатель уровня топлива — электромагнитного типа. Стрелка его перемещается в зависимости от величины сопротивления реостатного датчика. Подвижные контакты последнего посредством рычага соединены с поплавком, который при опорожнении топливного бака автомобиля опускается, а при наполнении — поднимается.

Сигнализирующие контрольные лампочки загораются, если включены дальний свет фар или сигнал поворота, а также если давление масла снизилось до аварийного, а температура его выше допустимого предела.

Рижский завод «Автоэлектроприбор» разработал конструкцию щитка приборов (рис. 2) для перспективной модели автомобиля «Москвич».

Вместо амперметра и обычного указателя давления масла в новом щитке применены сигнализирующие контрольные лампочки. Имеются также сигнальные лампочки дальнего света фар и сигнала поворота. Стрелочными приборами остаются спидометр и указатели температуры воды и уровня топлива.

Новое в конструкции спидометра — прямолинейная шкала и счетчик открытого зацепления. Такой счетчик прост в изготовлении и надежен в эксплуатации.

Указателями уровня топлива и температуры воды служат логометрические приборы с неподвижными измерительными катушками и подвижным магнитом. Постоянный магнит располагается внутри катушек. Когда ток проходит по обеим катушкам, магнит устанавливается по направлению возбуждаемого ими результирующего магнитного поля. Направление его изменяется при изменении



Рис. 2.

СВЕЧИ ДЛЯ АВТОМОБИЛЯ „ЗАПОРОЖЕЦ"

Двигатель с воздушным охлаждением, устанавливаемый на автомобиль «Запорожец», работает при напряженном тепловом режиме. Температура его головки блока достигает 230°С. Поэтому обычные свечи массового производства не пригодны для двигателя «Запорожца».

После всесторонних испытаний различных свечей с разными тепловыми характеристиками выяснилось, что наиболее подходящими для «Запорожца» являются свечи А7, 5У теплового ряда НИИавтоприборов. Применение их дало снижение температур уплотнительных колец под свечами и обеспечило постоянство температур при работе двигателя на всех режимах. Калильное зажигание полностью устранено. Вместе с тем, удалось добиться бесперебойной работы двигателя на холостых оборотах и надежного пуска при низких температурах (до −10°С).

Что же представляет собой эта свеча? Она неразборная. Изолятор изготовлен из высокоглиноземистой массы «Уралит». Размер резьбы ввертной части — М14×1,25 при длине 11 мм. Ориентировочное калильное число — 220 единиц. Искровой промежуток равен 0,6 + 0,15 мм. Герметизация по соединению центральный электрод — изолятор осуществляется токопроводящим стеклогерметиком; корпус герметизирован методом пластической осадки.

С начала 1961 года свечи А7, 5У выпускаются опытным заводом НИИавтоприборов. В настоящее время идет подготовка массового производства этих свечей на Тюменьском заводе автотракторного электрооборудования.

И. КУЗНЕЦОВА и Ю. МИХАЙЛОВ,
инженеры НИИавтоприборов.

В ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИИ АВТОМОБИЛЕЙ

сопротивления датчика благодаря увеличению размаха стрелки. Эти приборы имеют большую точность показаний и высокую чувствительность. Кроме того, они не создают радиопомех.

Для указателя уровня топлива применен поплавковый реостатный датчик, для указателя температуры воды — датчик с полупроводником, резко изменяющим свое сопротивление в зависимости от температуры.

Т. СУДЫМТ,
инженер.

Рига.

СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ ДЛЯ ЗИЛ-111 И «ЧАЙКИ»

В связи с выпуском новых моделей автомобилей высшего класса ЗИЛ-111 и ГАЗ-13 «Чайка» перед НИИавтоприборов была поставлена задача создать для их двигателей новые типы свечей зажигания.

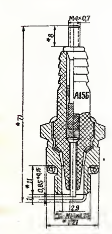
После многочисленных экспериментов в НИИавтоприборов были изготовлены свечи с калильными числами от 140 до 240 единиц. Они обладают широким тепловым диапазоном работоспособности и тем самым обеспечивают нормальную работу двигателей на всех режимах.

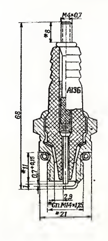
При создании свечей было уделено много внимания их конструктивному оформлению (электротермическая сборка) и использованы новые изоляционные и герметизирующие материалы (борокоруид, стеклогерметик).

Для двигателя автомобиля ЗИЛ-111 создана свеча А13Б (СН303) с калильным числом 180 единиц, а для двигателя «Чайки» — свеча А15Б (СН304) с тепловой характеристикой 160 единиц. Их устройство видно на рисунке.

Новые свечи зажигания просты по конструкции и технологичны в изготовлении. В настоящее время опытный завод НИИавтоприборов поставляет их Московскому автозаводу имени Лихачева, выпускающему автомобиль ЗИЛ-111, и Горьковскому автозаводу, который производит «Чайку».

В. КУРЯКОВА,
инженер.





ОСВЕТИТЕЛЬНАЯ АППАРАТУРА

Какие требования предъявляются к конструкции осветительной аппаратуры, фар и фонарей в связи с повышением скорости движения автомобилей? Прежде всего необходимо улучшить освещенность дорожного полотна, снизить ослепление светом фар водителей встречных машин, увеличить дальность видимости сигнальных фонарей. Над решением этих задач работает коллектив нашего завода «Красный Октябрь» в творческом содружестве с НИИавтоприборов и предприятиями, выпускающими пластмассовые изделия и светотехническое стекло для фар.

Как известно, любой оптический элемент состоит из трех основных деталей: источника света — лампы накаливания, зеркального отражателя параболической формы и стеклянного рассеивателя, распределяющего световой поток на полотно дороги.

Освещение дорожного полотна, создаваемое фарами автомобилей ГАЗ-51, ГАЗ-21, «Москвич-407», «ЗИЛ-150, вполне достаточно. Оно даже почти всегда выше нормы благодаря высокому качеству ламп и алюминированных отражателей. Но недостаток фар этих моделей автомобилей (за исключением ГАЗ-21) заключается в том, что переключение с дальнего на ближний свет при движении встречных машин полностью не устраняет ослепление водителей.

За последние годы разработана конструкция ламп, у которых нить ближнего света прикрыта спереди экраном из жаростойкого металла. Впервые такие лампы были применены в фарах ФГ-105 автомобиля «Чайка». С I квартала 1961 г. они устанавливаются и в фарах ФГ-21-Б автомобиля «Волга». Оптический элемент фар ФГ-105 обеспечивает рациональное светораспределение, имеет повышенную максимальную силу света. Наличие экрана облегчает вождение машин при плохой видимости (туман, пыль, мелкий дождь и т. п.).

Внедрение такого оптического элемента для фар других машин зависит от того, как быстро сможет освоить массовый выпуск ламп А12—50 + 40* Московский электроламповый завод.

В настоящее время НИИавтоприборов разработана также конструкция оптического элемента с асимметричным светораспределением. Он позволяет резко снизить ослепление водителей светом фар встречных автомобилей и одновременно усиленно освещает правую сторону дороги. Отличительная особенность этого оптического элемента — применение ламп А12—45+40 и А6—28+28 с экранированной нитью ближнего света и рассеивателя с преломляющими линзами. Лампы А12—45+40 и А6—28+28 отличаются от лампы А12—50+40 тем, что нить ближнего света у них полуприкрыта защитным экраном снизу, а левая часть экрана (по ходу машины) как бы отогнута под углом 15°, что способствует лучшему освещению правой стороны дороги.

В ближайшее время начнется выпуск фар с такими оптическими элементами для мотоциклов. Несомненно, что они получат признание у водителей и будут широко применяться.

В нынешнем году начата разработка системы двойных фар, которая в первую очередь будет использоваться на междугородних автобусах и на легковых автомобилях высшего класса. Она дает возможность значительно увеличить световой поток дальнего света по сравнению с существующей системой, улучшить светораспределение при ближнем свете, а также увеличить контраст между дальним и ближним светом и за счет этого снизить ослепление водителей.

Во второй половине 1961 г. опытные образцы таких фар поступят на автомобильные заводы для широких эксплуатационных испытаний.

В последние годы на автомобилях «Волга» и «Москвич» увеличена дальность видимости задних фонарей. За счет чего это достигнуто? В рассеивателях задних фонарей использованы системы светопреломляющих линз, которые создают более яркий и направленный свет, повышающий дальность видимости сигналов в 1,5—2 раза. Кроме того, в рассеивателях применены отражатели света (катафоты), необходимые для своевременного обнаружения машины, стоящей на обочине с выключенным светом. Для увеличения контраста между габаритным светом и стоп-сигналом в задних фонарях вводится новая двухсветная лампа А12 — 32 + 4 (ранее А12 — 21 + 6). Такие лампы уже устанавливаются в задних фонарях ФП-110 автомобиля «Запорожец» и со второго полугодия их будут применять в задних фонарях ФП-25 «Волги».

Для грузовых автомобилей разработана конструкция унифицированного заднего фонаря типа ФП-101. Он также имеет улучшенный рассеиватель, повышающий дальность видимости сигнала и катафотирующую часть, которая, возможно, сделает ненужным применение специальных катафотов.

Л. СУПОНЕВ,
главный инженер завода «Красный Октябрь».

---

* Здесь и далее первая цифра обозначает напряжение, вторая и третья — мощность нитей дальнего и ближнего света.

На голубом треке

Флаг первенства СССР по водно-моторному спорту 1961 года был поднят на живописном берегу озера Харку, близ Таллина.

Смотр боевых сил водно-моторного спорта на этот раз собрал рекордное количество участников: 183 спортсмена на 140 судах боролись за золотые медали (в прошлом году — соответственно 44 и 125). Впервые в первенстве стартовали спортсмены общества «Варпа», объединяющего сельскую молодежь Латвии, и представители новосибирского водно-моторного клуба «Высота».

Соревнования проводились по новой, усложненной программе. Во всех классах судов, кроме катеров, первенство разыгрывалось на 10-километровой дистанции и в серии гонок 3 × 12 км (для глиссеров 2 × 12 км). Катера стартовали на 50 километров.

ЧЕМПИОНЫ ТЕРПЯТ ПОРАЖЕНИЕ

Уже первый день соревнований — десятикилометровые гонки — ознаменовался бурным натиском молодежи. Среди призеров первенства в группе женщин (они выступали на скутерах СИ-175) не оказалось таких известных гонщиц, как Г. Тараканова и Г. Жирова. Их опередили молодые спортсменки. Чемпионкой страны стала представительница Таллина, досаафовка М. Каасик, второй была П. Ивлева (спортклуб «Трактор») и третьей — Н. Эрик («Калев»).

Сменой чемпионов закончились и заезды мужчин на скутерах этого класса. В десятикилометровой гонке золотую медаль завоевал И. Мошак, а в серии 3×12 — чемпион Спартакиады по техническим видам спорта В. Ридер.

В гонках на судах класса СА-250 фаворитам удалось несколько остановить наступление молодежи. В. Степанчиков («Трудовые резервы») стал победителем на десятикилометровке. Но скорость, показанная им, — 69,632 км/час — оказалась не намного выше, чем в классе СИ-175, где И. Мошак прошел дистанцию со скоростью 66,420 км/час.

Наиболее интересно прошли заезды в серии 3 × 12 км, где стартовали сильнейшие гонщики: Г. Горбачев, Ю. Любомудров, В. Степанчиков.

Уже в первом заезде между ними завязалась упорная борьба. И трудно сказать, как бы она окончилась (каждый поочередно становился лидером), если бы неожиданно в ход состязания не внес поправку молодой ленинградский спортсмен А. Кипин (ДОСААФ). Резко набрав скорость, он после третьего круга стал стремительно догонять намного опередивших его лидеров и финишировал первым.

А. Кипин выступал на новом скутере «Славный» конструкции Центрального морского клуба ДОСААФ. Этот скутер имеет переднюю центровку, и гонщик размещается в нем лежа.

К сожалению, в дальнейшем ленинградский досаафовец не смог закрепить свой успех и по сумме трех гонок оказался лишь третьим. Первым был Ю. Любомудров, вторым — Г. Горбачев, проигравший победителю всего 2 секунды (во второй гонке он показал наивысшую скорость в первенстве — 79 км/час). Четвертое место завоевал волгоградский спортсмен Г. Романов, выступавший на самодельном двигателе.

Итоги выступлений скутеристов показали, что не все сумели полностью реализовать возможности своих моторов.

В этом отношении показательно выступление спортсменов «Калева», располагавших новыми «кенигами», которые они установили на скутерах собственной конструкции. Все эти суда, несмотря на видимое разнообразие, объединяло бросающееся в глаза несовершенство форм, маленькое межредановое расстояние, излишне большие углы атаки и метацентрическая высота, а значит, плохая устойчивость, особенно на поворотах. В результате спортсмены «Калева» не смогли показать высоких скоростей и заняли лишь пятое место.

УСПЕХ ЗАВОДСКИХ СПОРТСМЕНОВ

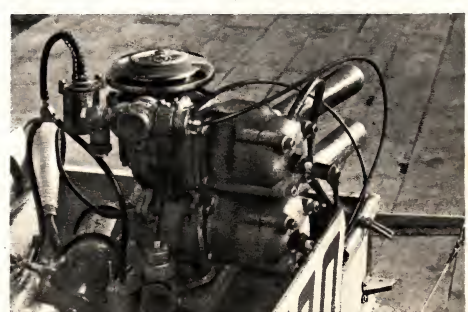
Гонки на глиссерах ГА-250 выдвинули в ряды сильнейших водномоторников страны спортсменов Волгоградского тракторного завода. Мастер спорта В. Заяц легко ушел от своих соперников и завоевал почетное звание чемпиона страны в десятикилометровой гонке. Только выход из строя свечи в одном из заездов серии 2×12 км лишил его второй золотой медали. Она досталась Э. Индрицану.

Дружный коллектив водно-моторной секции спортклуба «Трактор» в течение двух лет создал четыре типа гоночных двигателей с рабочим объемом 175, 250 и 350 см^3. Все приходилось делать своими руками. Для этого спортсмены освоили по несколько профессий: токаря, слесаря, фрезеровщика, литейщика. Волгоградцы сумели найти для своих моторов отличные конструктивные решения. Кроме того, они разработали рациональную технологию большой точности. Например, коленчатые валы волгоградских двигателей выполнены токарем И. Петренко с допуском всего в несколько микрон. Ему товарищи торжественно вручили специальный приз журнала «За рулем», завоеванный на первенстве.

Успех волгоградцев — убедительный пример того, что и в заводском коллективе можно выращивать чемпионов страны.

Глиссера, стартовавшие в VIII первенстве, подразделялись на две группы. К первой относились переделанные скутера с установленными стационарно подвесными моторами. Ко второй — специализированные суда с двигателями автомобильного типа. Совершенно очевидно, что техническое творчество в создании глиссеров должно быть направлено на создание специальных судов. Назрела необходимость внести поправки в правила соревнований, которые закрыли бы доступ в класс глиссеров переделанным скутерам. Кстати, минувшее первенство показало, что некоторые спортсмены нашли правильные пути в создании оригинальных судов этого типа. Так, интересный глиссер оборудовал Е. Крашенинников (ДОСААФ) с двигателем автомашины «Волга». Он сумел выиграть две медали — серебряную и бронзовую. Правда, пока что конструкция его судна еще не совсем доработана (не введен контроль теплового режима двигателя, на ходу от корпуса разлетается слишком много брызг и т. п.); тем не менее она очень надежна и обладает хорошим ходом.

Самодельный гоночный двигатель ПРАГ и 3 (350 см^3), построенный волгоградскими спортсменами.



Харку

ПЕРВЕНСТВО СССР ПО ВОДНО-МОТОРНОМУ СПОРТУ

Как показывает опыт зарубежных спортсменов, только на специальных корпусах можно достичь скоростей порядка 150—200 км/час.

НА МОТОЛОДКАХ И КАТЕРАХ

Двухдневная борьба на мотолодках МА-250 изобиловала драматичными моментами. В десятикилометровой гонке уверенно лидировали победители финальных соревнований Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта З. Атаманова и Ю. Смирнов (ДОСААФ), закончившие дистанцию со временем 42,155 км/час. Пришедшие вслед за лидерами спортсмены «Калева» и второй экипаж ДОСААФ были дисквалифицированы за неправильный выход на старт. В результате на призовые места выдвинулись экипажи «Даугавы» и «Варпы».

Несколько неожиданно сложилась гонка мотолодок на дистанции 3×12 км. Калевский экипаж в составе Нурме и Виркоя, лидировавший в первых двух заездах, в заключительном пришел к финишу лишь четвертым. После подсчета скоростей выяснилось, что они все же победили, правда, с минимальным преимуществом. Серебряные медали достались победителям десятикилометровой гонки, бронзовые — спортсменам «Даугавы».

Рекордный скутер СВ-350.

Техническая комиссия не допустила к участию в соревнованиях лодки с двигателями, повышение мощности которых было достигнуто за счет применения сепараторных подшипников, модифицированного кривошипа и т. п. В связи с этим приходится признать, что существующие правила подготовки мотора «Москва» для гонок на мотолодках превратились в тормоз на пути дальнейшего технического творчества и роста скоростей.

В последних заездах старт приняли катера К-3 и К-2. Среди самодельных судов класса К-3 с двигателями рабочим объемом 4500 см³ стартовал специальный катер, построенный с помощью Ленинградской судоверфи. Этот четырехместный катер с восьмицилиндровым двигателем ГАЗ-66, мощностью в 120 л. с., оснащенный трехлопастным винтом (диаметр 400 мм, шаг — 540 мм, N 2800 об/мин.), прошел 50 километров с новым всесоюзным рекордом 59,175 км/час. Новое достижение установлено А. Пиваруиасом и Г. Минут («Трудовые резервы»).

Впервые разыгрывался в этом году чемпионат на катерах К-02 (с двигателем рабочим объемом до 1300 см³). Победителями здесь стали Б. Свидлер и В. Исаков («Трудовые резервы»). Первые старты К-02 прошли интересно и показали, что мы имеем все возможности для широкого развития судов этого класса на базе использования автомобильного двигателя «Москвич-407».

РЕКОРДОВ МОГЛО БЫТЬ БОЛЬШЕ

По техническому оснащению команды участников первенства можно было разбить на две категории. К первой относились Вооруженные Силы, ДОСААФ, «Калев», «Трудовые резервы», располагавшие специальными гоночными двигателями (типа «Дельфин» и «Кениг»); вторую составляли коллективы, не имевшие таких моторов, — «Варпа», «Даугава», «Жальгирис», «Трактор». Это в значительной мере предопределило и различие в тактике. Спортсмены, обладавшие гоночными моторами, имели возможность бороться за высокий личный результат, остальные ставили своей главной задачей закончить дистанцию или, как принято говорить, «привезти очки». И получилось, например, что спортсмены «Жальгириса», не завоевав ни одной медали, заняли третье общекомандное место в первенстве, так как почти не имели сходов с дистанции.



Молодая гвардия водномоторников ДОСААФ (слева направо): В. Ридер, А. Кипин, И. Мошак.

Первенство принесло заслуженный успех коллективу ДОСААФ, выступавшему дружно, с огоньком. Руководство Центрального морского клуба ДОСААФ учло печальный урок прошлого года и включило в состав сборной талантливую молодежь, добившуюся высоких результатов в этом сезоне, — А. Галстяна, И. Мошака, В. Ридера, А. Кипина, Е. Крашенникова и других. И они не подвели. Серьезная подготовка команды ДОСААФ сказалась и в отличном состоянии материальной части, что было специально отмечено технической комиссией. На второе место вышел прошлогодний победитель — команда «Трудовые резервы».

Заслуживает быть отмеченным успех сельских спортсменов общества «Варпа». Водно-моторная секция здесь еще не велика, она существует лишь год, и все-таки это не помешало латышским спортсменам выиграть командный кубок на мотолодках.

К сожалению, надежды на то, что всесоюзное первенство принесет дальнейший рост скоростей, не оправдались. Разочарования начались с первых же дней, когда выяснилось, что на скутерах более половины участников вообще не смогли закончить дистанцию по техническим причинам.

Несколько непривычной для многих спортсменов оказалась и сделанная в соответствии с международными правилами двухкилометровая дистанция (против обычной 2,5 км). На ней, естественно, было больше поворотов, и это повлекло за собой снижение скоростей. В ходе соревнований был установлен лишь один всесоюзный рекорд на катере К-3. В день, специально отведенный для заездов на установление рекордов, также не удалось собрать обильного урожая высших достижений. Были обновлены только четыре рекорда, причем все на километровой дистанции: Г. Жирова прошла ее на скутере СИ-175 со скоростью 82,853 км/час, В. Жиров на СВ-350 достиг скорости 100,698 км/час, Б. Свидлер на К-02 — 58,775 км/час и, наконец, Э. Индрицан на К-01 — 53,058 км/час.

Рекордов на таком крупном соревновании, как VIII первенство страны, конечно, могло быть значительно больше. Но дело даже не в этом. Главное, они установлены на дистанции, предъявляющей наименьшие требования к материальной части и самому спортсмену (кстати, километровка больше не разыгрывается на всесоюзных соревнованиях).

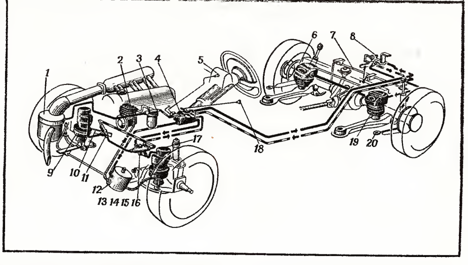
Старты на озере Харку показали, что наш водно-моторный спорт бурно пополняется молодыми силами. В то же время эти старты выявили серьезные недостатки в подготовке ведущих гонщиков и их спортивной техники к ответственным соревнованиям.

Сейчас, когда началась подготовка к новому спортивному сезону, нужно еще раз проанализировать причины неудач с тем, чтобы в будущем году резко поднять потолок наших достижений и приблизить их к результатам международного класса.

В. ЛОСИКОВ,
ответственный секретарь Федерации водно-моторного спорта СССР.

Б. ГРЕБНЕВ.

Новости зарубежной техники



НОВЫЕ АГРЕГАТЫ АВТОМОБИЛЯ «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ»

На новом автомобиле «Мерседес-Бенц» модели 1962 года примеиеи ряд конструктнвных новинок, среди которых в первую очередь следует иазвать двигатель с алюмнниевым блоком, автоматическую передачу, пиевматическую подвеску колес и уснлитель руля.

Шестицнлиндровый двигатель с рабочим объемом 3000 см³ н степенью сжатия 9 : 1 оборудован снстемой непосредственного впрыска беизниа во впускной коллектор. Он имеет семнопорный коленчатый вал, теплообменник между системамн охлаждения и смазкн (для быстрого достижения эксплуатационного теплового режнма), а также ряд других конструнтивных особениостей, среди которых обращает иа себя вннмание алюмниевый блок цнлиидров; наряду с умеиьшением веса двигателя, это дает возможиость улучшеиия его теплового режима (в частности, благодаря лучшему отводу тепла удается обеспечнть работу двигателя на обычных сортах бензина), устраинть бнение поршней. Двигатель развивает мощность 160 л. с. прн 500 об/мнн. Максимальный крутящий момент двигателя достнгается при относительно высоком режиме оборотов — 25,6 кгм при 3800 об/мин.

Последнее обстоятельство связано с иаличием автоматнческой передачи, которая значительно отличается от амернканских конструкций. Как известно, в европейском автомобилестроении гидродинамические передачн америнаиского образца не получили распространения, поскольку они предполагают иалнчие большого запаса избыточиой мощности двигателя н, как правило, ие дают возможности водителю влиять иа процессы переключения передач. В европейских же машинах во главу угла ставнтся экоиомичиость двнгателя и, следовательио, максимальное использование мощности, снимаемой с отиосительио небольших рабочнх объемов двигателей. Конструкция новой автоматической передачн «Мерседес-Бенц» отвечает именно этим основным требованиям. Она состоит из гидродииамического сцепления н автоматнческой четырехступенчатой планетарной коробки передач (рис. 1). Имеющийся иа рулевой колонке рычаг — избнратель передач может устанавливаться в шести основных положениях. При нормальном (1) положеиин рукоятки трогаиье с места осуществляется иа второй передаче, автоматическое переключенне (соответствеиио иажатию на педаль акселератора) иа третью передачу — при снорости от 25 до 40 км/час н на четвертую передачу — при скорости от 40 до 105 км/час. При отпусканин педали автоматическое переключение на третью передачу происходит при скоростн иnже 30 км/час, иа вторую передачу — прн скорости ниже 18 км/час и на первую — ниже 10 км/час. Когда рычаг-избиратель устанавливается в положение 3 (для движеиия по горным дорогам), трогаиье с места и автоматическое переключенне иа третью и первую передачи осуществляется так же, как описано выше, но четвертая передача блокируется. Положеиие 2 рычага-избирателя (для специальных случаев) обеспечивает трогаиье с места на первой передаче, автоматическое переключение иа вторую передачу — тан, как описано выше, а третья н четвертая передачи блокируются. Положенне заднего хода действует только при скорости ниже 10 км/час. Когда рычаг-избиратель устанавливается в положение холостого хода, передача ие осуществляется, но пуск двигателя возможеи. И, наконец, при стояиочим положении рычага-избнрателя задние колеса автомобиля блокируются, пуск двигателя тоже возможен.

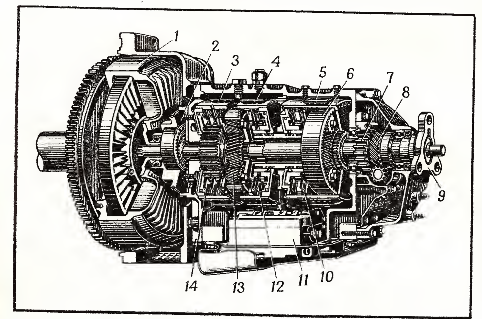
В положеииях 3 и 2 движение на третьей и соответствеиио второй передачах может осуществляться до границ режима оборотов, что позволяет использовать оба эти положения танже н для езды в спортивиой маиере, предоставляя водителю полную возможиость выбора передач.

На автомобнле впервые прнменена пиевматнческая подвеска нолес, которая, как известно, не прнменялась до сих пор (за исключением автомобиля «Ситроен DS-19») иа серийных легковых автомобилях. Схема устройства подвески ясна из рисунка 2. Замкнутая круговая система воздухоподачи лишь компенсирует то небольшое количество воздуха, которое вытекает при разгрузке рессор (иапример, при выходе пассажнра из машины). Воздушный компрессор имеет ременной привод от коленчатого вала двигателя и иаполняет ресивер, нз которого воздух через редукционные клапаны попадает в воздушные камеры и рессорные мехи подвески. Трн регулятора уровня (два спереди и один сзади) корректируют все перекосы автомобиля. Оба рессорных меха задней подвески связаны между собой трубопроводами. Такая подвеска обеспечнвает поддержание постоянного уровня кузова автомобиля независимо от нагрузки; другимн ее преимуществамн являются всегда одинаковый ход рессоры, лучшая установка колес, правнльная регулнровка фар, лучшая нзоляция шумов двнжеиия.

Мягкая пневматнческая подвеска выявила существенный недостаток в конструкцин так называемой маятинковой задней оси, характерной для автомобнлей «Мерседес-Бенц». Прн торможенни заднmй мост автомобиля имеет склонность несколько приподнниматься, что влечет за собой неблагоприятное изменение углов схождения и развала колес. Для того чтобы устраннть этот недостаток, в конструкцню введены справа н слева от тормозов выдвинутые вперед опорные рычаги, соедннненные с днищем кузова вертнкальнымн стержнями. Эти рычаги (они вндны на рисунке 2) устроены так, что при торможении автомобиля они как бы «оттягнвают» задний мост вниз. Благодаря маятнинковой конструкцнн осн это обеспечнвает сохранение оптимального развала задних колес.

Рис. 1. Автоматическая передача: 1 — гидравлнческое пусковое сцепление, 2 — первичиый масляиый иасос, 3, 4 н 5 — тормозная лента, 6 — задний комплект планетарок, 7 — шестерня стояночной блокировки, 8 — ведущая шестерня регулятора и вторичного иасоса, 9 — выводной вал, 10 — второе сцеплеиие, 11 — распределительный щнт, 12 — третье сцепление, 13 — передний комплект планетарок, 14 — первое сцепление.

Рис. 2. Пневматическая подвеска: 1 — воздушиый фильтр, 2 — компрессор, 3— противоморозное прнспособление, 4 — клапанная коробка, 5 — сигнальная лампочка на щитке приборов в кабине, 6 — воздушная камера, 7 — задиий торсион, 8 — задний клапаи регулирования уровня, 9 — передний правый мех, 10 — регулировочиая тяга, 11 — передний правый клапан регулирования уровня, 12 — обратный клапаи, 13 — ресивер, 14 — спускиой клапаи, 15 — наполнительный клапан, 16 — передиий левый клапан регулирования уровня, 17 — воздушиая камера, 18 — вытяжная кнопна нлапанной коробки, 19 — задний левый мех подвески, 20 — опорный тормозной рычаг.

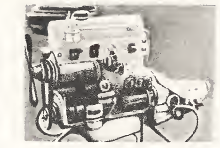




ВЕРХНЕКЛАПАННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ ДЛЯ «ВАРШАВЫ»

В Польше закончены работы по созданию верхнеклапанного двигателя для автомобиля «Варшава» вместо применявшегося до сих пор двигателя с нижними клапанами. Конструкция нового двигателя, показанного на фото, разработана на основе существенной модернизации старого. Путем изменения системы распределения, повышения степени сжатия до 7,5 : 1, создания новой впускной системы и включения воздушного фильтра с масляной ванной большого объема удалось существенно улучшить основные параметры двигателя. Он развивает мощность до 77 л. с. при 4000 об/мин и дает сравнительно с нижнеклапанным двигателем значительную экономию топлива.

Оборудованный новым верхнеклапанным двигателем автомобиль «Варшава» отличается рядом повышенных динамических качеств. Максимальная скорость



Верхнеклапанный двигатель для «Варшавы».

автомобиля возросла со 115 до 130 км/час. Эксплуатационные испытания показали, что эксплуатационный расход топлива при этом общем повышении средней скорости движения сохраняется на прежнем уровне.

НАДУВНОЙ ГАРАЖ

В Англии начат выпуск надувных гаражей, которые могут размещаться в багажнике автомобиля.

Такой гараж состоит из эластичных, выполненных из прорезиненного материала труб, образующих каркас, и нейлонового чехла, выполняющего функции стен и крыши. Гараж складывается в пакет размером 85×45×30 см; вес его равен 40 кг. Как видно из публикуемых фотографий, пакет, после того как он вынут из багажника, накачивается воздухом с помощью входящего в комплект электрического вентилятора, подключаемого к аккумуляторной батарее автомобиля. Эластичные трубы, образующие каркас, связаны между собой клапанами и ресивером для того, чтобы выравнивалось давление. На задней стенке гаража предусмотрено окно из пластиката, а передняя выполнена в виде занавеса. В накаченном состоянии гараж имеет следующие размеры: длина — 3,66 м, ширина — 3,66 м, высота — 2,3 м. Практически в нем могут быть размещены два малолитражных автомобиля.







Автобус «Робур» модели 1962 г.

ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ «РОБУР»

Народное предприятие «Автомобильный завод в Циттау» создало новую модель грузового автомобиля «Робур», который намечено выпускать в двух вариантах — с карбюраторным двигателем и с дизелем. На базе грузовика создан также удобный автобус. Первые грузовики с карбюраторными двигателями уже выпускаются с весны этого года. Производство дизельных грузовиков начинается с ноября.

В новом грузовике «Робур» принята современная компоновка по типу «кабина над двигателем». Обращает на себя внимание цельнометаллическая трехместная кабина с круговым остеклением. Большое ветровое стекло разделено на две части, гнутые боковины выполнены из органического стекла. Доступ к двигателю осуществляется непосредственно из кабины. Много внимания было уделено конструкции сиденья водителя; оно выполнено регулируемым по высоте и в горизонтальной плоскости.

Устанавливаемый на грузовике «Робур» четырехтактный четырехцилиндровый карбюраторный двигатель с воздушным охлаждением имеет рабочий объем цилиндров 3345 см³ (диаметр цилиндра — 95 мм, ход поршня — 118 мм). Степень сжатия — 6 : 1, мощность — 70 л. с. при 2800 об/мин. На двигателе установлен карбюратор с падающим потоком, расход бензина составляет 18 л на 100 км пробега.

Созданный для этой же машины дизельный двигатель также имеет воздушное охлаждение. Рабочий объем четырех цилиндров равен 3927 см³ (диаметр цилиндра — 100 мм, ход поршня — 125 мм), степень сжатия 20 : 1. Этот двигатель также развивает мощность 70 л. с., но расходует всего лишь 12,5 л дизельного топлива на 100 км пробега.

В обоих вариантах новый грузовик «Робур» имеет сухое однодисковое сцепление с гидравлическим приводом, пятиступенчатую коробку передач, в которой все передачи, за исключением первой, снабжены синхронизаторами, и червячное рулевое управление на роликовых подшипниках.

Двигатель подвешен на подрамнике, который может быть легко демонтирован вместе с двигателем. Для этого требуется лишь ослабить несколько гаек. Рама стандартного грузовика с грузовой платформой выполнена из профильного штампованного стального листа. Рама автобуса состоит из двух лонжеронов с двумя вваренными поперечинами и жестко связана с кузовом.

На автомобиле установлены гидравлические тормоза с двухкруговой системой. Механический ручной тормоз действует на задние колеса. Сухой вес грузовика с карбюраторным двигателем — 2500 кг, а грузовика с дизелем — 2700 кг. Грузоподъемность в обоих случаях остается одинаковой — 2,5 тонны. Колея передних колес равна 1500 мм, колея задних — на 30 мм больше. Радиус поворота грузовика равен 7,5 м.

Благодаря принятой компоновке грузовика по типу «кабина над двигателем» удалось получить значительно большую рабочую площадь грузовой платформы и лучшее распределение веса по осям.

При установке дизеля нагрузка на переднюю ось возрастает на 200 кг.



Экспедиция Ганзелки и Зикмунда

Р. ВИТ и О. ХАЛУПА

АВТОМОБИЛИ НА ПАЛУБЕ КОРАБЛЯ

Мы посетили дирекцию пароходной компании Грей-Макензи в Багдаде. Этой компании принадлежит монополия на морские перевозки из Ирака и стран Аравийского полуострова в Индию и Пакистан.

Сообщаем директору компании данные о длине, ширине и высоте наших автомобилей. Он рекомендует нам ехать в Басру и там договориться о путешествии непосредственно с капитаном «Дарреса» — лучшего судна компании.

Следуем этому совету. Сведения о дороге от Багдада до Басры были малоутешительными. Нам говорили, что бо́льшая часть пути, пролегающего по Месопотамии, — колея в пустыне; асфальт имеется только на коротком отрезке пути. Словом, прочили не менее 30 часов езды.

Мы стартовали с чувством большой неуверенности. У нас принято считать Месопотамию зеленой зоной в долине Евфрата и Тигра — чрезвычайно плодородной, сплошь покрытой полями, лугами и фруктовыми садами. Так учили и учат в школе. Но в действительности Месопотамия совсем другая. Огромные пространства занимает пустыня. Правда, поля и сады имеются, но только вокруг городов и деревень, которых на протяжении 600-километрового пути считанное количество.

Чем дальше от Багдада, тем меньше обработанной земли. Местами встречается не только лёсс, но и наносы песка. А колея все хуже и хуже.

Мы двигались целый день без остановок и проехали всего 310 км.

Когда настало утро, мы увидели, что вместо одной колеи перед нами несколько, направленных в разные стороны. Пришлось прибегнуть к компасу.

Двигаться последние 12 км до Басры по дороге с твердым покрытием было одним удовольствием. И вот мы у цели. Прежде всего отправляемся в порт.

Нас ведут к капитану «Дарреса». Один автомобиль он решает поместить в передний трюм, а другой — на задней палубе. Из топливного бака первого придется слить бензин, второй может оставаться с заправкой.

Капитан и его помощник обещают также перевезти на корабле и наш передатчик. Погрузка назначена на завтра.

Остаток дня посвящаем знакомству с Басрой. Она кажется намного чище и краснвее Багдада. Улицы, набережная канала и отель «Шатт-эль-Араб», где мы ночуем, — все выглядят привлекательнее. Здесь значительно меньше женщин в чадрах, люди одеты более современно. Встречается довольно много индийцев, есть и негры.

К руслу реки Шатт-эль-Араб, где стоит пришвартованное к молу наше судно, примыкают необозримые рощи финиковых пальм. Они тянутся вдоль Тигра и Евфрата до того места, где эти реки впадают в море.

Относительная влажность вдруг резко увеличилась по сравнению со вчерашним днем. Это очень заметно, особенно если учесть, что и температура воздуха поднялась с 27 до 33°. Не случайно Басра считается одной из самых знойных гаваней.

На следующее утро нас ожидал приятный сюрприз. Из Багдада пришло известие, что будет получено разрешение на поездку в Пакистан. Значит, можно отправиться в Дели не из Бомбея, а из Карачи — так даже немного ближе.

Улаживание таможенных формальностей не отняло много времени. На наши машины никто не взглянул.

Красный автомобиль на передней палубе решают установить корабельным краном. Под колеса автомобиля подводятся стальные сетки. Рабочие затягивают над ним петли стальных тросов, подкладывают под колеса бревна и, наконец, подвешивают автомобиль на гигантский крюк. Бригадир крановщиков стоит на палубе, как дирижер.

Канаты натянулись и выровнялись. Автомобиль качнулся и медленно пополз вверх. Наступает самый ответственный момент: нужно завести машину в довольно узкое отверстие трюма. Автомобиль немного поднимают над передней палубой, а затем постепенно начинают спускать. Бригадир измеряет на глаз расстояние между «Татрой» и краем трюма.

Вот автомобиль качнулся, хрустнуло зеркало заднего вида. Потом еще один толчок в кузов.

Наконец, остается только подкатить автомобиль к установленному для него месту, затормозить его, закрепить.

Через несколько минут на канатах крана уже покачивается второй автомобиль — голубой.

Более 100 км прошел корабль по реке Шатт-эль-Араб, прежде чем оказался в открытом Аравийском море. С левой стороны виден берег Ирана, с правой — Ирака. Поросшие пальмами берега как бы вознаграждают нас за пребывание в пустыне, по которой в последние месяцы проходила наша дорога.

В КАРАЧИ

«Держись левой стороны!», «По левой стороне!» — такие надписи бросаются в глаза через каждые 50 м на улицах Карачи.

Попасть из мира правостороннего движения в мир левостороннего — все равно, что учиться правильно воспринимать действительность через зеркало. Отлично все знаешь, но невольно что-то толкает на другую сторону дороги.

Во время движения и хождения по улицам Карачи непрестанно повторяем: «Левостороннее движение», «Левый поворот», «Обгон справа», «По внешней кривой дороги движение по правой стороне», «По внутренней кривой дороге движение по левой стороне», «При переходе улицы посмотри сначала направо, а потом налево», «Из автобусов и трамваев нужно выходить, держась правой рукой».

На дорогах с многорядным движением автомобили, поворачивающие налево, располагаются с краю, а автомобили, поворачивающие направо, жмутся к середине.

В странах, где принято левостороннее движение, автомобили, у которых рулевое колесо размещено не справа, должны сзади рядом с номерным знаком иметь табличку с соответствующей надписью.

Продолжение. См. «За рулем» № 1—12 за 1960 г. и № 1—10 за 1961 г.

Руль расположен справа на английских, западногерманских и итальянских автомобилях. Американские же фирмы решили «не осложнять себе жизнь» и не переделывать рулевое управление на своих машинах.

Еще год назад наиболее распространенным транспортным средством в Карачи были велорикши. Теперь пакистанские власти запретили движение велорикш. В результате более чем 20 тысяч человек лишились работы. Мало кто из них смог стать разрешенным законом «моторизованным» рикшей.

В Карачи таких «моторикш» сейчас около тысячи. Пользование ими обходится населению намного дешевле, чем такси. И не случайно, моторикши — излюбленное транспортное средство у жителей города. Мотоциклы у них всевозможных кубатур, с двухтактными и четырехтактными двигателями. Есть и современные машины с качающимися вилками и мотороллеры. Добрую треть мотоциклов составляют чехословацкие «Ява-ЧЗ». И город сразу становится нам милее. С радостью наблюдаем, как наши «Явы» акклиматизировались в знойном южном Пакистане.

На улицах Карачи строго соблюдаются правила движения. Не нарушается право преимущественного проезда, полицейские пользуются авторитетом, световые сигналы принимаются во внимание. Все, как в сказке: велосипедисты придерживаются края дороги, пешеходы ждут, пока проедет автомобиль. Чувствуем себя неловко, потому что за последние месяцы невольно усвоили некоторые неджентльменские приемы вождения.

Изменился и климат. Уже в гавани нас обдало жаром, как из парового котла. Но мы узнали, что такое настоящие тропики только тогда, когда увидели их безошибочный признак — кокосовые пальмы. Субтропическое солнце достаточно жарко для бананов и финиковых пальм, но кокосы требуют еще больше тепла. Теперь они рядом, в парке. Здесь же высокие деревья с огромными кронами, расцвеченными великолепными красными и оранжевыми цветами. А вот аллея высоких веерных пальм, за ними ряд магнолий. Нет, природа не обманывает — это действительно тропики.

Карачи быстро растет, строится. Полуразвалившиеся глиняные хижины уничтожаются, их жителей выселяют за город. Но остались еще районы, где царит нищета, где люди живут в домах из глины, ящиков и соломы. Сохранились трамваи — своего рода «ископаемые» на рельсах. Никто из нас ничего подобного до сих пор не видел. Эти древние трамваи снабжены дизельными двигателями, которые чадят, как керосинка с плохим фитилем.

Вчерашним днем транспорта является и другое «чудо», которого, пожалуй, не найдешь ни в одном другом городе мира. Ежеминутно мимо вас движутся экипажи, в которые впряжены верблюды. Высокие животные с надменным видом и качающейся походкой выглядят в этой упряжке особенно смешно. По скорости с ними конкурируют ослы, но их тележки сравнительно с экипажами верблюдов кажутся игрушечными. Встречаются и брички, запряженные лошадьми.

Все большее распространение получают в Карачи автомобили. В городе два вида таксомоторов — большеместные американские и маленькие английские «остины», как их называют «такси-бэби». Проезд в последних стоит гораздо дешевле.

Карачские журналисты посоветовали нам двигаться дальше вдоль Инда на север. Там, по их словам, чувствуется дыхание великой пустыни Тар. Эти слова прозвучали загадочно и предостерегающе.



По страницам зарубежных журналов

ТРУДНАЯ ЖИЗНЬ АНГЛИЙСКИХ АВТОМОБИЛИСТОВ

В ряде европейских газет и журналов опубликована корреспонденция лондонского журналиста Гордона Вилкинса, сообщающего о дальнейшем усилении финансового пресса на владельцев автомобилей в Англии. «Автомобильное сообщение в стране поставлено фактически в условия такого жестного режима, который напоминает скорее времена средневековья, чем нынешнюю эпоху развитой моторизации, — пишет Вилкинс. — Радость обладания автомобилем превращается для англичан в пытку с помощью бесчисленных булавочных уколов со стороны правительственных органов и полиции».

Вилкинс критикует изданные недавно новые распоряжения министра Селвина Ллойда, направленные на дальнейшее увеличение налогов и ужесточение «штрафной политики» полиции применительно к автомобилистам. Кроме весьма развитой системы налогового обложения (уже при покупке автомобиля уплачивается налог в размере 55 проц. его первоначальной цены) и непрекращающегося роста цен на бензин, большую роль в жизни автомобилистов Англии играют различные, преднамеренно вводимые ограничения, имеющие целью пополнить пустующую государственную казну за счет различных денежных штрафов. Ограничений введено множество; наиболее ощутимыми являются те, которые связаны со стоянкой и хранением автомобилей. В Лондоне практически негде просто поставить машину — всюду либо платные стоянки, либо знаки, запрещающие стоянку. При этом полиция не только штрафует за нарушение, но и, как правило, «арестовывает» оставленные владельцем автомобили, отгоняя их на специальные полицейские площадки; в этом случае, чтобы получить машину обратно, надо уплатить штраф уже в размере 2 фунтов стерлингов. Зафиксировано много фактов, когда подобному «аресту» подвергались машины, временно оставленные владельцем из-за дефекта в двигателе или прокола шины. «Пока владелец удаляется в поисках технической помощи, его автомобиль со спущенной шиной варварски транспортируют на полицейскую площадку, не считаясь с тем, что это окончательно повреждает покрышку», — пишет Вилкинс. Согласно статистическим данным, в Лондоне полицией отводится на штрафные площадки не менее 1000 автомобилей в неделю.

В прошлом году в Англии было зарегистрировано 765.365 нарушений правил уличного движения, давших государственной казне 2,4 млн. фунтов стерлингов только в виде взысканных штрафов; 47.729 водителей были лишены водительских прав и 3096 приговорены к тюремному заключению на разные сроки.

«Война, объявленная английским правительством владельцам автомобилей, должна принести казне в общей сложности не менее 800 миллионов фунтов стерлингов. В пересчете на каждого отдельного владельца это означает 80 фунтов в год».

В то же время на строительство и содержание дорог английский бюджет предусматривает расход всего лишь в 140 млн. фунтов стерлингов. Дороги в Англии находятся в столь плачевном состоянии, что недавно было введено новое ограничение максимальной скорости движения, а именно — не выше 80 км/час. Когда в парламенте был задан вопрос о том, нельзя ли часть суммы, получаемой от налогов и штрафов, налагаемых на автомобилистов, обратить на улучшение дорог, последовал отрицательный ответ.



БОЛЬШОЙ ПРИЗ „СТРАН БАЛТИЙСКОГО МОРЯ“

Три года назад президент Народной палаты Германской Демократической Республики д-р Иоханнес Динман учредил переходящий кубок, присуждаемый ежегодно победителю мотоциклетного кросса, проводимого в честь традиционной «Недели Балтийского моря». Борьба за этот драгоценный приз привлекает обычно сильнейших кроссменов из Швеции, Норвегии, Дании, ГДР, ФРГ и других стран. В 1959 году кубок увезли с собой шведские спортсмены, в 1960 году немецкий спортсмен Эрнст Вольф своей победой в мотокроссе обеспечил возвращение кубка в ГДР.

В нынешнем году на старт кросса в Висмаре вновь прибыли сильные гонщики из Норвегии, Швеции, Дании и ФРГ, выступавшие на таких зарекомендовавших себя кроссовых мотоциклах, как «Гусварна», «Гривс», «Майко» и «Ява». Большой приз «Стран Балтийского моря» разыгрывался на мотоциклах класса до 250 см³. Заезды в остальных классах были зачетными для первенства Германской Демократической Республики по кроссу.

Старт в международном заезде на мотоциклах классах до 250 см³ приняли 23 спортсмена. Лидерство с первых же кругов захватил берлинский гонщик Фред Вилламовски (ГДР), выступавший на мотоцикле МЦ-250. К середине дистанции он уже прочно определился как будущий победитель, оторвавшись от основной лидирующей группы почти на полкруга. За второе же место шла ожесточенная борьба между датчанином Кристенсеном, норвежцем Аасом и еще одним представителем ГДР, лейпцигским гонщиком Мартином Беме, выступавшим на мотоцикле «Симсон». Норвежец шел на мотоцикле «Майко», датчанин — на «Яве», а к концу дистанции к ним приблизились и два шведских спортсмена, шедшие на «Гусварне» и «Гривсе».

На последних кругах дистанции между этими пятью кроссменами разгорелась особенно ожесточенная схватка, из которой победителем вышел Беме, сумевший финишировать на несколько десятых секунды раньше норвежца Яана Ааса.

Два первых места, завоеванных спортсменами ГДР, — яркое свидетельство не только их высокого мастерства, но и отличного качества спортивных мотоциклов МЦ-250 и «Симсон-250», успешно выдерживающих сравнение с лучшими европейскими марками мотоциклов.

Новый обладатель Большого приза «Стран Балтийского моря» Фред Вилламовски прошел дистанцию со средней скоростью 42,7 км/час. Он же был вторым в кроссе на мотоциклах класса до 350 см³, уступив первенство Эрнсту Вольфу. В других классах первенствовал Тойбнер (до 125 см³ и до 175 см³).

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОЦИКЛЕТНЫМ ГОНКАМ

Четвертый, пятый и шестой этапы розыгрыша первенства мира по кольцевым мотоциклетным гонкам ознаменовались рядом удач основных претендентов на титул чемпионов мира.

После острой борьбы в классе мотоциклов до 125 см³ лидером стал Филис, выигравший Большой приз Голландии, занявший третье место в «Турист Трофи» и второе место в гонках на Большой приз Бельгии.

В классе мотоциклов до 250 см³ две гонки подряд — «Турист Трофи» и Большой приз Голландии — выиграл англичанин Хайлвуд, ставший благодаря этому лидером розыгрыша первенства мира.

Лидировавший в классе до 350 см³ чехословацкий спортсмен Франтишек Счастный занял на острове Мэн пятое место, а в гонках на Большой приз Голландии — третье, в результате чего дал возможность догнать себя спортсмену из Южной Родезии Гари Хокингу. Последний уверенно лидировал также и в классе до 500 см³.

Наиболее интересным и представительным был седьмой тур чемпионата — гонки на Большой приз ГДР в Заксенринге. Здесь вторым был Том Филис на японском мотоцикле «Хонда». Гонку в классе 250 см³ выиграл Хайлвуд, еще более упрочивший этим свое лидирующее положение в классе.

С большим успехом выступил на гонках в ГДР Гари Хокинг, победивший в классах 350 см³ и 500 см³ и установивший абсолютный рекорд трассы — 163,2 км/час. Но чехословацкий гонщик Счастный сумел финишировать вторым, благодаря чему сохранил шансы на победу в чемпионате.

После семи туров розыгрыша чемпионата мира по мотоциклетным гонкам реальные шансы на завоевание титулов чемпиона мира сохраняют Том Филис (Япония), Майкл Хайлвуд (Англия), Франтишек Счастный (Чехословакия) и Гари Хокинг (Южная Родезия).

В классе 125 см³ лидирует Том Филис (36 очков) — 250 см³ — Хайлвуд (40) и Джим Редман (32), в классе 350 см³ — Гари Хокинг (22) и Франтишек Счастный (18) в классе 500 см³ — Гари Хокинг (40) и Майкл Хайлвуд (35).

Оставшиеся три соревнования — гонки на Большие призы Италии, Швеции и Аргентины — будут проходить в напряженной борьбе между лидерами во всех четырех классах.

ПЕРВЕНСТВО МИРА ПО СПОРТИВНЫМ АВТОМОБИЛЯМ

Первенство мира по спортивным автомобилям («Кубок конструкторов») в этом году выиграла фирма Феррари, подготовившая к спортивному сезону наиболее совершенные автомобили. Гонщики этой фирмы с большим преимуществом выиграли 12-часовые соревнования в Себринге (США), 24-часовые соревнования в Ле-Мане (Франция) и гонку Тарга-Флорио, в то время как на автомобиле «Мазерати» была одержана лишь одна победа (в 1000-километровой гонке на Нюрбургском кольце), а западногерманская фирма Порше была вынуждена довольствоваться лишь отдельными призовыми местами.

Перед последним, заключительным этапом розыгрыша первенства мира — 4-часовыми гонками в Пескаре — фирма Феррари имела 30 очков, Мазерати — 14 очков и Порше — 11 очков. Большой разрыв в очках, однако, не давал еще лидирующей фирме права на получение «Кубка конструкторов», поскольку положением о розыгрыше предусматривалось обязательное участие во всех пяти зачетных соревнованиях. Поэтому к старту были заявлены, кроме автомобилей «Оска», «Альфа-Ромео», «Абарт», «Мазерати» и «Порше», также пять автомобилей «Феррари», водители которых могли и не претендовать на победу, а лишь только стартовать.

Вопреки ожиданиям, гонщики фирмы Феррари явились отнюдь не только «номинальными» участниками соревнований, но и их победителями. Экипаж автомобиля «Феррари» в составе Бандини и Скарлати прошел дистанцию 572,8 км с лучшей средней скоростью (143,2 км/час) и занял первое место.

В развернувшейся на трассе в Пескаре отчаянной борьбе за второе место победили гонщики Ортхубер и Барт. Однако этого было недостаточно, чтобы существенно улучшить турнирное положение фирмы Порше. Второе место досталось фирме Мазерати, набравшей 18 очков, в то время как у Порше суммарный зачет по четырем лучшим результатам равен 14 очкам.

НОВЫЙ АБСОЛЮТНЫЙ РЕКОРД

Абсолютный мировой рекорд скорости на мотоцикле со стартом с места принадлежал до последнего времени итальянцу Милани, который в 1957 году, выступая на мотоцикле «Жилера» с рабочим объемом двигателя 500 см³, прошел дистанцию 1 км со скоростью 172 км/час.

Этот рекорд удалось недавно побить англичанину Джорджу Брауну, показавшему результаты на ту же дистанцию со стартом с места 175 км/час. Браун стартовал на мотоцикле «Винцент» с рабочим объемом 994 см³. Рекордный заезд состоялся 20 августа на аэродроме Бедфорд (Англия).

Корректор Т. М. Граховская. Оформление И. Марголина. Художественно-технический редактор Л. В. Терентьева.

Адрес редакции: Москва, И-51, Рахмановский пер., 4. Тел. К 5-52-24. Время работы редакции — с 9.00 до 19.00.

Сдано в набор 30.IX.61 г. Г-71616. Бум. 60 × 92⅛ 2,25 бум. л. = 4 печ. л. Тираж 390 000 экз. Цена 30 коп. Подп. к печ. 25.X.61 г. Зак. 2376.

3-я типография Управления Военного издательства Министерства обороны Союза ССР.

Как оборудовать „Москвич" моделей 400, 401 указателями поворота



В соответствии с Правилами движения по улицам и дорогам СССР с 1 января 1962 года транспортные средства без световых или механических указателей поворота не будут допускаться к эксплуатации. Помещаемая нами статья поможет владельцам автомобилей «Москвич» 400 и 401 оборудовать их световыми указателями поворота.

При переоборудовании наиболее целесообразно применить следующие изделия и материалы, рассчитанные на напряжение 6 вольт: передние фонари с белыми рассеивателями типа ПФ-10Н и задние фонари с красными рассеивателями типа ПФ-10П, производства завода «Красный Октябрь» от мотоколяски СЗА; прерыватель указателя поворота типа РС56, производства завода «Автоприбор»; переключатель на три положения типа П20-А, производства завода «Автоарматура»; контрольную лампу указателя поворота типа ПД20 производства завода «Красный Октябрь»; предохранитель на 10 ампер любого типа (можно использовать одну секцию предохранителя ПР10-А или ПР-44 производства ЛЭТЗ); провод автомобильный марки АОЛ или ПГВА сеч. 1 ÷1,5 мм².

Передние фонари ПФ10-Н устанавливаются на передних крыльях автомобиля, задние — ПФ10-П — по обе стороны запасного колеса. Фонари снабжены двухнитевыми 6-вольтовыми лампами. Нити силой света в 21 свечу используют для сигнала поворота. Трехсвечевые нити служат для габаритного освещения.

Прерыватель указателя поворота РС56 устанавливается на щите передка в подкапотном пространстве. Для его крепления можно просверлить отверстие в щите передка, либо использовать любой из имеющихся болтов крепежа.

Переключатель П20-А устанавливается в средней части панели приборов, около ветрового стекла. Там же помещается контрольная лампа ПД20.

Предохранитель может быть закреплен в любом удобном месте.

Подключение в цепь приборов сигнализации поворота должно производиться согласно приведенной схеме. Имеющиеся на автомобиле провода ламп стояночного света отключаются от клемм патрона фары и присоединяются к проводам трехсвечевой нити ламп вновь установленных передних фонарей. При этом следует иметь в виду, что вынимать патроны ламп стояночного света из отражателя фары при отсутствии специальных заглушек не следует, во избежание попадания пыли и грязи на внутреннюю поверхность отражателя.

Провода нитей ламп силой света в 21 свечу у передних и задних фонарей указателя поворота соединяются дополнительными проводами попарно с каждой стороны и подключаются к соответствующим клеммам переключателя указателей поворота. К ним же подсоединяются дополнительными проводами клеммы контрольной лампы указателя поворотов.

Данная схема предусматривает работу указателей поворота только при включенном зажигании.

Места соединения проводов, а также места прохождения их через отверстия в кузове, тщательно изолируются.

Выполняя работы, связанные с оборудованием автомобилей указателями поворота, необходимо предварительно обесточить систему, для чего отсоединяют один из проводов от аккумуляторной батареи.

При отсутствии рекомендованных могут применяться и другие изделия светотехнической арматуры. Например, подфарники грузовых автомобилей, плафоны ПК5 автомобиля «Москвич» модели 400-401, авиационные сигнальные фонари и т. п.

В случае применения подфарников грузовых автомобилей, снабженных 12-вольтовыми лампами, последние необходимо заменить на 6-вольтовые, а белые рассеиватели для задних указателей поворота заменить красными. При применении арматуры, рассчитанной на установку однонитевых ламп, подсоединение ламп стояночного света головных фар сохраняется, а дополнительные приборы с однонитевыми лампами используются по прямому назначению, то есть в качестве сигнализаторов поворота.

В этом случае приведенная принципиальная схема включения указателей поворота соответственно изменяется.

Инж. Е. ЮТТ.



Н о я б р ь 1 9 6 1

За рулём

В Золотоношском училище механизации сельского хозяйства. За рулем трактора кубинец Аугустин Перель и украинец Григорий Ивко.

Фото Ю. Шалмова